

Дмитро Ківа: “Ми отримали неперевершений літак за льотно-технічними характеристиками”

3 стор.

www.krula.com.ua

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

Крила України

24 – 28 вересня 2012 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 39 (650)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Ризики потенційної загрози зменшено

3 стор.

Володимир Замана: “Армія вийде з облоги давніх проблем”

4-5 стор.

Возрождая историю авиации

6 стор.

“Артем” – качество, шлифованное десятилетиями

7 стор.

АВІАСАЛОН

“Авіасвіт-XXI” відкривається рекордом

9 стор.





Мішені вражали з ходу

2 стор.

Генерал-полковник Виктор Стрельников: “Больно вспоминать это, когда ломается судьба мечтающего о небе юноши”

4,11 стор.

Життя людини – на найвищому щаблі



6 стор.



Молодь демонструє клас!

У розпалі – льотно-методичний збір винищувальної авіації, що відбувається в рамках комплексу навчань “Перспектива-2012”. В Криму на аеродромі Бельбек зібралися льотчики з усієї України. Як і щороку, вони виконують стрільби з гармат та бойові пуски керованих ракет на полігоні Чауда по повітряних мішенях.

– Зараз ми проводимо льотно-методичний збір винищувальної авіації, – прокоментував заступник командувача Повітряних Сил з авіації – начальник авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров. – Цей захід проводиться для того, щоб льотний склад, який допускається до бойового чергування, здійснив пуски керованих ракет по мішенях. Тому тут зібрались льотчики з Миргорода, Василькова, Озерного, Івано-Франківська. Місцеві льотчики також беруть участь, одним словом, усі, хто несе бойове чергування в системі протиповітряної оборони України. Цього року до навчань залучається чимало молодих пілотів. Вперше за останні роки на ЛМЗ майже половина від загальної кількості – це молодь. Досягти такого показника стало можливим завдяки інтенсивній льотній підготовці в частинах. Так, наліт молоді складає понад 40 годин. Якщо взяти показники по окремих бригадах, то у деяких наліт перевищує 50 годин, а окремі льотчики навіть налітали більше 60! І ще. Молоді льотчики – не обов’язково лейтенанти та старші лейтенанти. Це ті, які стрілятимуть вперше.

Продовження на 8 стор.

ЗРВ

Мішені вражали з ходу

24 вересня в Криму, на полігоні Державного науково-випробувального центру ЗС України "Чауда", в рамках комплексу дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань "Перспектива-2012" відбулися тактичні навчання з виконанням бойових пусків зенітних керованих ракет бойовими обслугами ЗРК Бук-М1 по повітряних цілях – безпілотних літальних апаратах типу ВР-3 "Рейс", які імітували політ "крилатої ракети". Одночасно, по зазначених цілях працювали літаки винищувальної авіації Су-27.





За ходом бойових стрільб із зенітно-ракетних комплексів "Бук-М1" спостерігали заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенант Саковський, командувач Військово-Морських Сил ЗС України віце-адмірал Юрій Ільїн.

За словами керівника навчань – заступника командувача Повітряних Сил з бойової підготовки генерал-лейтенанта Віктора Сідаша протягом дня було випущено 4 ракети по 2 мішеням, роль яких виконували безпілотні літальні апарати ВР-3 "Рейс".

– Мішені діяли в штатному режимі, бойові обслуги зенітних ракетних дивізіонів, які залучалися до проведення тактичних навчань з бойовою стрільбою, відпрацювали успішно, усі цілі було знищено,– зазначив генерал-лейтенант Віктор Сідаш.

Також він повідомив про те, що в цьому році відпрацьовувалися нові тактичні прийоми з виконання динамічних заходів передислокації та зміни позиції зенітних ракетних підрозділів.

В свою чергу, начальник зенітних ракетних військ – начальник управління зенітних ракетних військ Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Дмитро Карпенко сказав про те, що сьогодні вперше відпрацьовувалися тактичні дії, створена своєрідна "дуель", суть якої полягала в проведенні тактичних заходів введення противника в оману.

– Ми побудували декілька хибних позицій, де було передбачено, що противник прийме їх за основні і, звісно, буде здійснювати удар. Натомість, в ході певних маневрів зенітні ракетні комплекси успішно справилися з завданням, вийшли з укриттів і знищили повітряні мішені. Тобто бойові завдання виконувалися не з місця, а з ходу.

Роман Юрчило.
Фото автора.

БЕЗПІЛОТНА АВІАЦІЯ

Умовні пуски у виконанні резервістів

У 383-му окремому полку дистанційно керованих літальних апаратів Повітряних Сил Збройних Сил України, що дислокується на Хмельниччині, завершились тижневі збори резервістів.

Збір військовослужбовців у резерві відбувся на загальному тактичному фоні комплексу дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань з органами військового управління та військами (силами) "Перспектива-2012".

Тимчасово виконуючий обов'язки командира полку підполковник Сергій Трифанін повідомив, що резервісти прибули до військової частини для укомплектування 1-ї авіаційної ескадрильї дистанційно керованих літальних апаратів "Стриж".

– Головна мета зборів – підвищення бойової та мобілізаційної готовності військової частини у мирний час, а також підготовка та накопичення резервів, необхідних для укомплектування Збройних Сил України в особливий період, – підкреслив підполковник Сергій Трифанін.

Командир підрозділу, у який прибули резервісти, підполковник Євген Кітік зауважив, що вінцем зборів став виїзд "новобранців" на стартову позицію позиційного району, де ті виконали умовний пуск безпілотного літака-розвідника ВР-2 "Стриж". До цього їх учасники пройшли ряд теоретичних занять з вимог Статутів Збройних Сил України, обов'язків за посадою. Крім того, вони вивчали матеріально-технічну базу основних видів озброєння полку і їх призначення, пройшли інструктаж із заходів безпеки при підготовці і виконанні практичних стрільб з АК-74 та безпосередньо під час імітації пусків безпілотних літаків-розвідників.

Андрій Агєєв.
м. Хмельницький.

АРМІЙСЬКА АВІАЦІЯ

Взаємодіють ВДВ та авіація



На полігоні "Прибан" в рамках навчань "Перспектива-2012" відбулося батальйонне тактичне навчання за участі високомобільних десантних військ та авіації.

За легендою навчання, після отримання інформації про вторгнення на територію держави незаконного збройного формування чисельністю близько 120 осіб в зону конфлікту були направлені підрозділи високомобільних десантних військ. Керівництво окремого аеромобільного полку прийняло рішення блокувати місцевість та запропонувати "бойовикам" здатися.

З вертольотів Мі-24 над територією ворожого табору розкидали листівки з відповідним закликом та продублювали пропозицію через гучномовець. Але "бандити" відмовилися здаватися й у відповідь відкрили вогонь. Зважаючи на це, позиції "ворога" атакували літаки-винищувачі МіГ-29 та Су-27, також після авіанальоту по бойовиках завдали ракетного удару бойові вертольоти Мі-24.

Атака з повітря змусила членів "бандформування", які залишилися живими, вдатися до втечі. Проте їх автоколона потрапила в засідку десантників. Після цього до бою долучилися ще дві аеромобільні роти на бронетранспортерах БТР-80. Вони блокували район бойових дій, не давши ворогу вийти з оточення. І хоча в тил однієї з рот була направлена "група диверсантів противника" зі снайпером, яка завдала певних втрат особовому складу, у підсумку "ворога" було знищено.

www.mil.gov.ua

До останнього боровся за літак

22 вересня під час планових польотів у навчально-авіаційній бригаді, що на Харківщині, зазнав катастрофи навчально-тренувальний літак L-39. Курсант Харківського університету Повітряних Сил Микола Наконечний, який керував літальним апаратом, загинув, до останнього намагаючись врятувати машину. Для з'ясування причин та обставин авіаційної події Міністром оборони України Дмитром Саламатіним створено комісію на чолі із заступником начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенантом Юрієм Думанським. Також на місці трагедії працює комісія, яку очолює головний інспектор з безпеки польотів Головної інспекції Міністерства оборони України Петро Івашко. Польоти авіації Збройних Сил України на літаках L-39 призупинено.

Як повідомив начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Володимир Замана, розглядаються дві версії авіакатастрофи: несправність літака і помилка пілота. За його словами, курсант-льотчик пройшов повну підготовку згідно з курсом льотної підготовки, до самостійного польоту виконав з льотчиком-інструктором 71 політ та був визначений готовим до виконання самостійного польоту.

Слід зазначити, що у день трагедії експерти вже працювали із даними бортового "самописця".

– За попередніми даними, літак був справним, – підкреслив командувач Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Юрій Байдак. – Але, я підкреслюю, це лише за попереднім розшифруванням "чорної скрині". Сам же літак з бортовим номером "04" 1989 року випуску буде уважно вивчений фахівцями, які розберуть його, буквально, до гвинтика, – додав генерал.

Льотчик-інструктор навчально-авіаційної бригади майор Євген Д'яков, який особисто відповідав за аеродромне навчання курсанта Наконечного, розповів, що у день трагедії Микола успішно виконав два польоти з льотчиками-інструкторами на тому ж літаку. Тому і був допущений до самостійного керування літаком.

– Відповідно до польотного завдання, йому належало виконати тренувальний політ по колу і, вважаю, він був повністю готовий до його виконання, – зауважив майор Євген Д'яков.

Вже за два дні генерал-майор Юрій Байдак оприлюднив журналістам перші результати розшифрування плівок об'єктивного контролю літака.

– Пожежі, загоряння у небі не було. Літак після зльоту виконував набір висоти з великим кутом атаки. Керівник польотів віддав курсанту команду про зменшення кута атаки. Втім, курсант, за даними об'єктивного контролю, спочатку ледь віддав, а потім знову узяв ручку управління на себе. Літак почав звалюватися на праве крило, зіштовхнувся із землею, і лише потім відбулося його загоряння... Команда курсанту від керівника польотів: "Катапультуйся" надходила, але, як з'ясувалося, засобами порятунку він не скористувався. Курсант до останнього боровся за літак, – зазначив генерал-майор Юрій Байдак.

Він також повідомив, що літак впав на території аеродрому. Самі ж польоти проводилися у простих метеорологічних умовах із дотриманням усіх заходів безпеки.

Керівництво Міністерства оборони та Збройних Сил України висловило глибоке співчуття рідним і близьким загиблого військовослужбовця. У стінах Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба відбулося прощання з тілом загиблого третьокурсника Миколи Наконечного. Вшанувати пам'ять прийшли заступник начальника Генерального штабу ЗС України генерал-лейтенант Юрій Думанський, командувач Повітряних Сил ЗС України військовий льотчик І-го класу генерал-лейтенант Юрій Байдак, увесь командний і викладацький склад, курсанти і студенти видового вишу, офіцери навчально-авіаційної бригади, які добре знали Миколу.



Підготував Сергій Клименко.
"Крила України".
Фото Дмитра Горбунова.

ВІД ПЕРШОЇ ОСОБИ

Віктор Янукович: “Закон про вибори народних депутатів має виконуватися неухильно”



Президент України Віктор Янукович наголошує на важливості неухильного дотримання норм Закону “Про вибори народних депутатів України” як необхідної передумови проведення в нашій державі чесних і демократичних парламентських виборів. Як повідомляє офіційний веб-сайт Президента України, про це Глава держави сказав під час спілкування з представниками ЗМІ у Нью-Йорку.

– Сподіваюся, що Закон України, який був ухвалений за участю опозиції, буде виконуватись і буде надана об’єктивна оцінка (виборам), – сказав Віктор Янукович.

Він водночас констатував: ще до початку виборчої кампанії в Україні лунали упереджені оцінки щодо неї – однак це не повинно завадити спостерігачам об’єктивно оцінити вибори. “Невелика частина спостерігачів буде мати таке упереджене ставлення. Всі інші будуть дивитися і давати реальні оцінки”, – сказав Віктор Янукович.

Влада, підкреслив Президент, сьогодні докладає всіх зусиль для забезпечення дотримання чинного виборчого законодавства. Він додав, що за цим також уважно слідкуватимуть правоохоронні органи – як під час кампанії, так і безпосередньо у день виборів. “Для них ніякого значення не буде мати, до якої партії належать кандидати. Оцінка буде даватися всім однакова, по закону”, – підкреслив Президент.

УТИЛІЗАЦІЯ

Ризики потенційної загрози зменшено

Кабінет Міністрів України затвердив Порядок зарахування у 2012 році вартості робіт з утилізації боєприпасів, проведених за рахунок власних коштів суб’єктів господарювання – виконавців таких робіт, до спеціального фонду Державного бюджету України та спрямування такої вартості на утилізацію звичайних видів боєприпасів, непридатних для подальшого використання і зберігання.

Відповідну постанову було прийнято на засіданні Уряду 19 вересня 2012 року, зважаючи на необхідність збільшення темпів утилізації боєприпасів. Прийняття документа дозволить створити умови для виконання завдань Державної цільової оборонної програми утилізації звичайних видів боєприпасів, непридатних для подальшого використання і зберігання, на 2008 – 2017 роки. Будуть завантажені роботою підприємства, які здійснюють утилізацію боєприпасів, підвищаться темпи виконання ними відповідних робіт.

Крім того, передбачається можливість розпочинати роботи з утилізації боєприпасів без наявності коштів спеціального фонду на рахунку Міністерства оборони України. Таким чином, буде зменшено ризики потенційної загрози, яку несе значна кількість боєприпасів, що зберігаються на арсеналах, базах та складах Збройних Сил України.

МІЖНАРОДНА ДІЯЛЬНІСТЬ

Затверджено Державну програму реалізації Договору з відкритого неба

Кабінет Міністрів затвердив Державну цільову програму реалізації Договору з відкритого неба. Відповідну постанову “Про затвердження Державної цільової програми реалізації Договору з відкритого неба” та проект Указу Президента України “Про визнання таким, що втратив чинність, Указу Президента України від 29 вересня 2000 року № 1097” прийнято на засіданні Уряду 19 вересня 2012 року.

Це дозволить продовжити використання літаків спостереження Збройних Сил України для отримання достовірних даних про військову діяльність держав-учасниць Договору до 2017 року, розпочати створення сучасного комплексу повітряного спостереження (в межах передбачених Урядом асигнувань), запровадити нові технології виконання завдань з демаркації кордонів, топографії, екологічного моніторингу, а також продовжити отримання додаткових фінансових надходжень від держав-учасниць Договору за використання українського літака спостереження (на умовах оренди).

Термін дії вказаної програми – 2012-2016 роки. Обсяг фінансування Програми з Державного бюджету на період 2012-2016 роки становить 33,4 млн. грн., обсяг надходжень до Державного бюджету протягом п’яти років становитиме близько 15,2 млн. грн.

МОДЕРНІЗАЦІЯ



Дмитро Ківа: “Ми отримали неперевершений літак за льотно-технічними характеристиками”

Фінансування проекту з боку Міністерства оборони України та Росії дає змогу почати випробування літака Ан-70 після його модернізації. Як повідомляє “Укрінформ”, про це заявив президент – генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа.

– Ми повністю отримали фінансування від РФ. Практично половину отримали і від України. Ми гроші отримали, і зараз розвиваємо наші роботи. Уряд і особисто Прем’єр-міністр України ухвалили рішення, яке дало нам змогу отримати кошти на Ан-70, – сказав Дмитро Ківа.

За його словами, на цей час на літаку встановлено модернізоване обладнання, модернізовані двигуни та нова допоміжна силова установка.

– Ми отримали неперевершений літак за льотно-технічними характеристиками. Зараз завершили утомні випробування, почали статичні випробування і завершимо їх цього року. Водночас проводяться випробування двигуна, гвинтовентилятора і допоміжної силової установки, випробовується також комплекс обладнання”, – повідомив президент ДП “Антонов”.

Дмитро Ківа також повідомив, що на цей час підписано спільне з російською стороною рішення про передачу документації на Ан-70 та про графік передачі. Також підписано рішення про серійного виробника літака на Казанському авіаційному виробничому об’єднанні ім. С.П.Горбунова. На ДП “Антонов”, за словами Дмитра Ківи, планується складання частин літака, зокрема крила та оперення.

ПЕРЕМОВИНИ

ДП “Антонов” і Міноборони РФ обговорюють покупку двох Ан-70

ДП “Антонов” і Міністерство оборони РФ ведуть попередні переговори з питання придбання російським військовим відомством двох споруджуваних в Україні військово-транспортних літаків Ан-70. Про це повідомив президент – генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа, передає “Інтерфакс-Україна”.

– Сьогодні в нас перебуває делегація Міноборони РФ, і ми ведемо попередні переговори з питання передачі російській стороні двох Ан-70, що будуються нами в рамках контракту з Міністерством оборони України, – сказав Дмитро Ківа.

– Рішення буде прийнято на рівні уряду, – підкреслив він, відзначивши, що питання про передачу російському військовому відомству споруджуваних в Україні перших серійних військово-транспортних літаків було озвучено РФ після ухвалення рішення щодо поновлення співробітництва з Україною з програми Ан-70 і включення проекту до Держпрограми озброєнь РФ до 2020 року. Він також уточнив, що передача літаків замовнику намічена на 2014 рік.

АЕРОПОРТ

До терміналу “D” на зимову навігацію



Термінальний комплекс “D” аеропорту “Бориспіль” обслуговуватиме рейси провідних іноземних авіакомпаній із початком зимової навігації 2012 року. Як повідомила прес-служба Міністерства інфраструктури, про це заявив Віце-прем’єр-міністр України – Міністр інфраструктури Борис Колесніков.

Борис Колесніков підкреслив, що в усьому світі діє два розклади – весняно-літній та осінньо-зимовий. Відтак, будь-які переведення регулярних рейсів авіакомпаній до нового терміналу прив’язане до початку зимової навігації – тобто, до останньої неділі жовтня. “З огляду на те, що “Бориспіль” є слот-координованим аеропортом, перевести рейси в новий термінал можна або з 28 жовтня, або з 26 березня”, – сказав Віце-прем’єр-міністр України, додавши, що оскільки термінальний комплекс “D” аеропорту “Бориспіль” було введено в експлуатацію наприкінці травня (тобто, коли весняно-літня навігація вже була розпочата), переведення рейсів у цей термінал можливе лише із початком зимової навігації.

Борис Колесніков повідомив, що із початком зимової навігації іноземні авіакомпанії будуть переведені на постійне обслуговування в термінальний комплекс “D”. Нині в терміналі “D” вже обслуговуються регулярні рейси авіакомпаній Norwegian Air Shuttle, Air Arabia, Fly Dubai, Turkish Airlines, Air One. VIP-пасажирів усіх авіакомпаній приймає VIP-зал нового терміналу.

В аеропорту “Бориспіль” триває процес планового переведення авіакомпаній до терміналу “D”, зокрема з 10 жовтня до нового аеровокзального комплексу перейде KLM Royal Dutch, Air France, а з 27 жовтня – Lufthansa, Austrian Airlines.

Підтвердили свій перехід у термінал “D” до 28 жовтня такі авіаперевізники, як British Airways, LOT Polish Airlines, Росія, Kazakhstan Airlines. З 28 жовтня термінал “D” прийматиме пасажирів авіакомпаній Alitalia, Аерофлот, Czech Airlines, Air Baltic, ELAL, Royal Jordanian Airlines, Uzbekistan Airways.

Щодо українських авіакомпаній, то першими отримали запрошення виконувати рейси з нового терміналу базові авіакомпанії – “Міжнародні авіалінії України” та “АероСвіт”. Нині працює робоча група, основним завданням якої є забезпечення найбільш сприятливих умов переходу авіакомпаній до термінального комплексу “D”.



Генерал-полковник Виктор Стрельников:

“Больно вспоминать это, когда ломается судьба мечтающего о небе юноши”

Недавно в Харьковском университете Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины им. И. Кожедуба прошла конференция, посвященная вопросам усовершенствования учебно-воспитательного процесса. О работе конференции, рассмотренных в её ходе проблемах, а также о сделанных выводах нашему изданию любезно согласился рассказать бывший Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами Украины генерал-полковник Виктор Стрельников.

– Виктор Иванович, поделитесь Вашими впечатлениями о прошедшем мероприятии.

– Да, 30 августа удалось поучаствовать в работе этой очень важной, на мой взгляд, конференции, которую нужно бы было провести во времена давно прошедшие. Она проводилась под руководством командующего Воздушными Силами с участием широкого представительства руководителей Командования, Департамента образования и науки Минобороны, ХУВС, вузов МОУ и ветеранов авиации. Понравилась атмосфера и то, как откровенно вскрывались выступающими недостатки и упущения в учебно-воспитательном процессе, в его обеспечении. Было высказано достаточно конструктивных, конкретных предложений. Уверен, что материалы и выводы этого собрания специалистов будут положены в основу создания современной Программы, в частности, подготовки летных кадров. Об этом, думаю, и будет наш разговор.

Надо сказать, что серьезные недостатки и даже не допустимые в методике летного обучения вещи родились не сегодня и не вчера, а были заложены еще при формировании Харьковского института летчиков на базе наших высших авиационных училищ летчиков (штурманов) с сохранением четырехлетнего срока обучения.

– Какие же наиболее значимые недостатки в подготовке будущих летчиков были выделены участниками конференции?

– Ну, в первую очередь, поговорим о системе подготовки летных кадров. Как свидетельствует мировой опыт профессиональной подготовки военных летчиков, единых взглядов на ее организацию и проведение в настоящее время не существует. Страны мира реализуют свои подходы, исходя из присущих им исторических, экономических, политических и других факторов. Однако подготовка летного состава военной авиации, в целом, позволяет определить существование характерных этапов, присущих большинству школ профессиональной подготовки летчика. К ним необходимо отнести ЭТАП первоначальной летной подготовки, ЭТАП базовой летной подготовки, ЭТАП освоения боевого авиационного комплекса. Далее идут ЭТАПЫ в строевой части (совершенствование боевого мастерства, поддержание натренированности, переучивание на новый авиационный комплекс). Подготовка летных кадров во многих зарубежных странах представлена сетью взаимосвязанных образовательных и авиационных организаций, в том числе гражданских и военных вузов, учебных центров, школ теоретической и практической подготовки, объединенных по единому замыслу и реализующих целостный и интенсивный учебно-воспитательный процесс. В настоящее время в мире определились три основные МОДЕЛИ системы военного образования в подготовке летчика.

Это, во-первых, **общеобразовательно-ориентированная модель**, которая предполагает получение в вузе полноценного образования, главным образом, по гражданской специальности, без получения летной квалификации. При этом объем военной и военно-профессиональной подготовки незначителен. Получение профессиональной квалификации военного летчика осуществляется после окончания вуза и присвоения первичного офицерского звания в специализированных учебных авиационных организациях в рамках дополнительного образования. Достоинство этой модели (применяется в США) состоит в конкурентоспособности и профессиональной универсальности военного образования. Подготовка боеготового летчика занимает чуть больше шести лет.

Профессионально-ориентированная модель, в отличие от предыдущей, предполагает получение летной квалификации без общегражданского высшего образования. Авиационные военные вузы в рамках основного образования ориентированы, прежде всего, на военно-профессиональную подготовку специалиста. Получение офицерами высшего общегражданского образования предусмотрено, после определенного срока службы, в специально созданных для военнослужащих гражданских университетах. С целью рационального использования “профессионального ресурса” летный состав, как правило, не привлекается для учебы в университете бундесвера. Данная модель (реализуется в Германии) позволяет готовить боевого летчика в минимальные, в сравнении с другими моделями, сроки.

Параллельная (общеобразовательно-профессиональная) модель предполагает получение в вузе высшего образования по специальности и профессиональной квалификации одновременно. Сроки обучения в военном вузе, как правило, составляют не менее пяти лет. Модель принята в Великобритании, странах ближнего зарубежья. Принята она, но в недопустимо усеченном виде, и у нас в Украине. Почему в усеченном, поясню ниже.

Однако в указанных трех моделях (США, Германия, Великобритания) существуют два сходных и обязательных условия. Первое – это этап первоначальной летной подготовки, проводимой параллельно с теоретическим обучением, осуществляется на менее затратной в эксплуатации авиационной технике, легкомоторных поршневых самолетах и даже планерах! А главным в первоначальной летной подготовке и следующей за ней базовой является определение на возможно более ранней стадии пригодности курсанта к такому виду обучения, прогнозированию его дальнейшей профессиональной деятельности и привития любви к авиации. В ходе базовой подготовки (у нас на Л-39) проводится дифференциация обучаемых по родам авиации, основанием для которой являются потребности ВВС, результаты летного обучения и желание самого летчика. Отсев неспособных освоить летное дело или неперспективных на этапах обучения составляет, к примеру, в США – до 35%, в Израиле – 90%(!!!) от поступивших. В наших высших военных училищах летчиков в советское время на отсев по летной неуспеваемости приходилось около 25% курсантов!

Второе. Конечной целью обучения является этап освоения боевого авиакомплекса, стоящего на вооружении ВВС страны, подготовка выпускника до боеготового уровня, после чего летный состав убывает в строевые части.

Ну а вот, что получилось у нас после расформирования и переформирования высших училищ в институт летчиков. Оставив прежний четырехлетний период обучения, втиснули в программу предметы, как бы обязательные, но не имеющие прямого отношения к профессии летчика в ущерб его профессиональной программе.

Продовження на 11 стор.

До “Перспективи” залучили резервістів

Окремий аеромобільний полк до дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань “Перспектива-2012” залучив понад сімдесят бійців резерву. Вони отримали обмундирування, пройшли інструктаж з дотримання правил техніки безпеки і приступили до навчань.



– За сценарієм навчань, один з підрозділів полку був приведений у вищий ступінь бойової готовності, – розповідає заступник командира підполковник Володимир Шворак, – його доукомплектовано резервістами та визначено бойове завдання. Ми відпрацьовували питання прийому резервістів, їх розміщення, доукомплектування штатних посад визначених підрозділів. Після цього вони взяли участь вже безпосередньо в навчанні. Зокрема, частина з них займалася за планом в пункті постійної дислокації, а решта взяли участь у марші на військовій техніці на Буковину на полігон “Прибан”. Безпосереднє керівництво діями підрозділів здійснював командир окремого аеромобільного полку полковник Віктор Копачинський. В полі резервісти займалися інженерно-технічним забезпеченням навчань та виконували інші дії згідно із тактичним завданням.

Підполковник Володимир Шворак зазначив, що навчання з залученням резервістів дають можливість провести та перевірити комплексну злагодженість підрозділів, побачити реальний стан підготовленості війська, а також досягти злагодженості дій підрозділів в умовах, максимально наближених до бойових.

– Звичайно, займатись бойовою підготовкою зі своїми штатними військовослужбовцями простіше, однак ми маємо вчити і резервістів, – зазначає підполковник Володимир Шворак, – вони дорослі свідомі люди, самостійно обрали цей шлях і сумлінно опановують військову справу.

Кожного з новобранців-десантників в полк привели свої дороги. Більшість резервістів кажуть, що уклали контракт, насамперед, з цікавості. Наприклад, Сергій працює відеооператором редакції спортивних програм Львівської обласної державної телерадіокомпанії. Пішов в резерв до десантників, бо колись вже здійснював стрибки з парашутом і не проти знов пережити ці дивовижні відчуття: “Нині ми не стрибали, але сподіваюсь, що колись наша підготовка сягне такого рівня, що й ми зможемо виконати стрибки”.

Заради ближчого знайомства з українським військом пішов на службу в резерв і капітан запасу Юрій Романишин. Він – науковець, кандидат наук, доцент кафедри журналістики Львівського національного університету імені Івана Франка. “До цього в армії я був в 1987 році, – розповідає резервіст, – це було військо іншої держави. Про українську армію я знав лише з розповідей та публікацій. Дізнався, що є така служба в резерві, і подумав, що це – прекрасна нагода побачити наше військо зсередини. Вражень надзвичайно багато. По-перше, наша армія – дійсно українська. Тут всюди панує дух патріотизму. Чого вартує лише щоденний ритуал підняття Державного прапора та виконання Державного гімну. Усі десантники співали його так, що аж дух перехоплювало. По-друге, армія таки займається бойовою підготовкою. На бронетранспортерах ми виконали стрімкий марш зі Львова в Чернівецьку область. Протягом декількох днів ми разом з іншими десантниками жили, їли, воювали в полі. Наш інженерно-саперний підрозділ спершу закладав мінне поле, а потім виконував розмінування. Це все проходило реально, а не на папері”.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”.
Фото автора.

У червні нинішнього року Указом Президента була введена в дію нова редакція Воєнної доктрини України. Аналітики відразу зазначили, що документ принципово відрізняється від попереднього. І насамперед тим, що нова доктрина оперує не загальним поняттям “військова безпека”, як раніше, а більш конкретним “військовий конфлікт”, що дає змогу повніше визначити всі складові політики держави у цій сфері. Вона різнобічна і до певної міри амбітна, оскільки у своїй основі передбачає обов’язкове створення в Україні нової армії європейського типу.

Саме питання трансформації, а точніше – докорінного реформування українського війська і стало темою нашої розмови з начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних сил України генерал-полковником Володимиром Заманою.

– Володимире Михайловичу, останніми роками стільки говорили про реформування Збройних Сил, що у певної частини суспільства набилася оскома щодо цих питань. Мовляв, усе обмежується лише деклараціями...

– А все через те, що говорили справді багато, а робили мало. Проблеми накопичувалися роками і призвели до того, що сьогодні основу бойового складу ЗСУ становлять військові частини, укомплектовані лише на 15-50% від штатів воєнного часу, які не готові до ефективних дій у сучасних умовах. Утримання такого війська призвело до перекосу в пропорції між старшими і молодшими офіцерами, а низький мотиваційний ресурс – до падіння престижу військової служби та некомплекту первинних офіцерських посад, що виключає проведення повноцінної бойової підготовки.

Боєздатність Збройних Сил знижується також унаслідок незадовільного стану озброєння та військової техніки, значна частина яких потребують модернізації чи оновлення. Неналежне матеріально-технічне забезпечення насущних потреб армії в попередні роки призвело до скорочення переважно бойових частин та накопичення надлишкового людського ресурсу в структурах забезпечення. Тож сьогодні ми намагаємося утримувати фактично “паперові” Збройні Сили – за чисельністю одні з найбільших у Європі, а за всіма іншими параметрами (соціальними стандартами військової служби, рівнем підготовки та технічної готовності озброєння) значно слабші від армій сусідніх європейських країн.

Найбільше турбує невідповідність Збройних Сил вимогам, продиктованим характером сучасних збройних конфліктів, яким притаманні швидкоплинність, застосування високоточної зброї і високомобільних підрозділів. З огляду на це і триватиме подальша трансформація вітчизняного війська у нову армію європейського типу.

У затвердженій Президентом воєнній доктрині наголошується на позаблоковому статусі України. Аналізуючи сучасні збройні конфлікти в різних частинах світу, ми дійшли висновку, що в найближчій перспективі треба відмовитися від кількісно великих Збройних Сил мобілізаційного типу, які держава утримувати не може. Це не якесь наше ноу-хау – таким шляхом йдуть всі цивілізовані країни. До речі, в Росії розпочали ці реформи значно раніше і вже мають певні результати.

За всіма прогнозами якась від-

Володимир Замана:
“Армія вийде з облоги давніх проблем”



верта агресія в найближчій перспективі Україні не загрожує. Отже, маємо 5-6 років, аби перетворити ЗСУ в компактну, технологічно сучасну і професійну армію, здатну попередити в разі чого будь-яку агресію проти нашої держави чи зазіхання на її територіальну цілісність.

– Якою в такому разі має стати структура і чисельність ЗСУ в найближчій, а потім і у віддаленій перспективі?

– Так уже склалося, що проголошувана останніми роками оптимізація (читай – скорочення) зачепила в основному бойові частини. Зате заклади й установи, образно кажучи, не бойового призначення, залишилися. Іншими словами, система управління колись 500-тисячним військом практично не змінилася й дотепер. Водночас масштабні навчання, що проходили в минулому і позаминулому роках, виявили серйозні проблеми у взаємодії між видами Збройних Сил.

На вимогу Верховного Головнокомандувача нині переглядаємо управлінські структури ЗСУ. Зійшлися на тому, що потрібно у п'ять разів зменшити кількість і в три-чотири рази чисельність особового складу органів управління. Це той напрямок, де можливо зменшити багатоступеневі управлінські процедури і, що не менш важливо, істотно зекономити державні кошти при загальному підвищенні ефективності управління військами. В основу перспективної системи управління буде покладено міжвидовий принцип керівництва угрупованнями військ. Залишиться Генеральний штаб, до якого будуть структурно включені штаби видів Збройних Сил з певними завданнями і функціями, два оперативні командування і командування військово-морськими силами в Криму. Всі вони займатимуться спільною підготовкою сухопутних, військово-повітряних та військово-морських сил.

Основу нової армії складуть військові частини Сил постійної готовності (до 65% бойового складу), призначені для попередження чи швидкої ліквідації збройного конфлікту, охорони повітряного і підводного простору, прикриття важливих державних об'єктів. Сили резерву, призначені для нарощування сил постійної готовності, розгортання частин територіальної оборони в разі загрози масштабної агресії, складатимуть до 5% бойового складу. Такі зміни дадуть змогу більш ефективно і комплексно використовувати бойову спроможність армії, а разом із суттєвими реформами у сфері забезпечення життєдіяльності військ (у тому числі й за рахунок упровадження сучасних економічних форм) дадуть змогу зменшити загальну чисельність Збройних Сил приблизно до 100 тисяч осіб.

– Один із проголошених пріоритетів військової реформи – відмова від призову і перехід на службу за контрактом. Тема, що називається, “з бородою”, її давно використовують і, мабуть, ще будуть використовувати політики-популісти. В одному вони праві: професійна армія коштує дорого. Наскільки реальний такий метод формування війська на найближчу перспективу?

– Як відомо, основу сучасних ЗСУ складають частини, що комплектуються військовослужбовцями строкової служби. На їх підготовку щороку витрачаються чималі кошти. Приміром, аби навчити командира танка чи БМП, протягом 4-5 місяців тратимо майже 20 тис. гривень, після чого він служить ще 5-6 місяців і звільняється в запас. Коефіцієнт корисної дії, самі розумієте, який: практичного результату майже не отримуємо, а з новим призовом усе починаємо спочатку. І так із року в рік.

Треба розуміти, що коли термін строкової служби складав два роки, це питання не стояло. Була якась віддача, спадкоємність у передачі солдатського досвіду. А тепер? Найдосвідченіший доступний для новобранця військовий нині – командир взводу. Але й він кожні півроку знову і знову займається переважно одиночною підготовкою на рівні відділення, максимум взводу, а тому не бачить результату. Мова про підготовку на рівні роти, батальйону або вище взагалі не йде. Висновок очевидний: треба переходити на контрактну систему комплектування, коли молоді люди добровільно йдуть на службу у ЗСУ.

Проектом Концепції реформування і розвитку Збройних Сил до 2017 року, переданим на затвердження Главі держави, передбачається вже в 2014 році призупинити призов на строкову військову службу і перейти на комплектування виключно військовослужбовцями за контрактом. Маємо надію, що Президент найближчим часом її підпише, і тоді восени 2014-го зі служби має звільнитися останній строковик.

Тепер про кошти, яких справді не вистачає. От ми й говоримо, що їх потрібно акумулювати, позбавити ЗСУ зайвих чи неефективних витрат. Скажімо, обов'язковою умовою переходу армії на контракт є впровадження аутсорсингу в питаннях обслуговування та охорони низки військових об'єктів, включаючи виші і навчальні центри. Щороку на всі ці речі витрачають великі кошти, які могли б піти на розвиток бази озброєння, розв'язання соціальних проблем тощо. Якщо, приміром, з отих 110 тис. не бойового складу залишити максимум 30 тис., це відразу дасть економію приблизно п'яти мільярдів на рік.

Або візьмемо таку прозаїчну річ, як військові оркестри. Ніхто не рахує, що кожного року вони обходяться відомству у 120 млн. гривень. І це при тому, що минулого року на підготовку Сухопутних сил було виділено… 36 млн. Парадокс? Ще й який, і таких прикладів безліч. Військовий інститут при Національному університеті ім. Тараса Шевченка, де готують перекладачів та інших спеціалістів гуманітарного профілю, коштує Збройним Силам 55-60 млн. грн. на рік. П'ять років курсанти тут навчаються, носять військову форму, мешкають у гуртожитку, харчуються – і все за рахунок армії. Зауважте, це не командири бойових взводів, яких справді треба готувати… Тому ми говоримо: підіймімо сьогодні соціальний статус військовослужбовців, і до нас залюбки підуть випускники цивільних вузів. Звичайно, багатьом такі підходи не сподобаються, але іншого виходу немає, якщо хочемо мати сучасні Збройні Сили.

– Легко сказати: підняти соціальний статус, та за цим криється безліч складних питань…

– Проте виконаймо прості підрахунки. Донині на харчування військовослужбовця строкової служби витрачали 40-42 грн. на добу. Множимо на 30 днів – приблизно 1200 грн. Плюс щомісячні солдатські 250 грн., банно-пральне обслуговування, проживання у казармі… В місяць набігає до 2000 грн. Водночас такі самі кошти, навіть менші – 1600 грн. – ми платимо контрактнику і хочемо, щоб він служив! Витрати, як бачимо, однакові, але віддача неспівмірна – один служить, власне, півроку, інший, щонайменше, п'ять.

Розрахунки показують, що при переході на комплектування виключно військовослужбовцями за контрактом при оптимізації Збройних Сил витрати фонду грошового забезпечення порівняно з існуючим станом суттєво не зростуть. Окрім того, за контрактної служби відпаде необхідність у первинній щорічній підготовці сержантського і рядового складу, зменшиться навантаження на бюджет і від скорочення витрат на харчування. А взагалі, якщо говорити про фінансову доцільність, то тут головний кінцевий результат: краще мати дорожчу в утриманні боєздатну професійну армію, ніж менш затратну, але небоєздатну.

Тому в Концепції і зазначено, що з 1 січня 2014 року грошове забезпечення у Збройних Силах зросте в три рази. Мінімальне утримання військовослужбовця за контрактом складе суму, еквівалентну 750–800$ в місяць. Командир взводу – мінімум 1150-1200$. При цьому грошове утримання буде прив'язане до мінімальних зарплат.

Наведу ще одне порівняння: наші і російські моряки в Севастополі. Якщо російський контрактник отримує 1100$, наш – 1800 гривень. Тому за розпорядженням Президента ми, не чекаючи початку наступного року, вже збільшили грошове утримання моряків у два рази. З 1 жовтня також у два рази зросте зарплата військовослужбовців високомобільних десантних військ та інженерно-технічного складу Повітряних Сил. Таким чином прагнемо хоча б частково розв'язати кадрові проблеми, де вони найскладніші, аби не допустити відтоку кадрів і дочекатися початку 2014-го. Наступного року плануємо підняти грошове забезпечення і в Сухопутних військах.

Загалом передбачено поступове підвищення грошового утримання військових у три рази, порівняно з нинішнім. У 2017 році рядовий першого року служби буде отримувати до 5,8 тис. грн., командир взводу – 8,4 тис., командир роти – 10,9 тис., батальйону – 12,1 тис., а командир бригади – 14,2 тис. гривень.

– Звичайно, гідна зарплата значить дуже багато. Але не все. Якими ще мотиваційними чинниками можна підняти престиж військової служби?

– Нині опрацьовуємо запровадження системи стимулювання військової майстерності через введення в практику як матеріальних, так і моральних форм заохочення за досягнення в службі, високі показники в індивідуальній підготовці чи в підготовці військових підрозділів. Серед нових елементів нематеріальної мотивації – участь у навчальних програмах за кордоном, курсах лідерства, іноземних мов, навчання у вищих навчальних закладах держави під час проходження військової служби на пільгових умовах, пільгове санаторно-курортне лікування тощо.

Важливим мотиваційним чинником є забезпечення військовиків і членів їхніх сімей житлом – як службовим, так і постійним – після певної вислуги років. Зокрема, хочемо взяти участь у проекті іпотечного кредитування з тим, аби військовослужбовець з початку служби почав накопичувати кошти. Як правило, перший контракт ми підписуємо з неодруженими, які будуть належним чином розквартировані. Другий зазвичай підписують уже сімейні, тому їх треба забезпечити гуртожитком покращеного типу. А вже на 15-й рік перебування в лавах Збройних Сил контрактник має стовідсотково отримати повноцінне житло.

До речі, про житлову чергу – на сьогодні маємо приблизно 40 тис. безквартирних військовиків. Щоправда, абсолютна більшість із них має де жити, але оскільки держава зобов'язана надати їм житло, вони й декларують себе як безквартирні. Переважно всі вони сьогодні готові отримати 30 тис. дол. США і покинути чергу. Ця обставина значною мірою знімає проблему, тим паче, в основному – це військовослужбовці-пенсіонери.

– Який узагалі фінансовий ресурс потрібен для успішного здійснення військової реформи? Чи є впевненість, що кошти на це знайдуться в потрібних обсягах, адже саме через недостатнє фінансування зазнали краху всі попередні спроби реформувати армію?

– Питання вкрай актуальне. Якщо говорити про потребу у фінансах, то з урахуванням досвіду суміжних з нами країн, співвідношень території, чисельності населення та його щільності, довжини кордонів тощо Україна повинна витрачати на потреби Збройних Сил не менше 1,57% ВВП, а це приблизно 30 млрд. грн. у рік. З іншого боку, після збалансування наших військових амбіцій з реальними можливостями держави необхідний для успішного здійснення військової реформи та досягнення оптимального рівня боєздатності мінімальний ресурс на 2013-2017 роки має становити майже 156,9 млрд. грн. У середньому це 22-23 млрд. грн. на рік.

Проголошений принцип позаблоковості змушує нас розраховувати тільки на власні сили: сподіватися на сторонню допомогу в захисті суверенітету і територіальної цілісності держави не гоже. Тому ми й просимо на найближчі роки збільшити видатки бюджету до 1,32–1,35% ВВП. Лише на два роки! Після цього, починаючи з 2015-го, ми готові будемо повернутися до нинішніх 1,1% ВВП і більше не піднімати цього питання. Ми повинні завершити реформу, а не зупинятися на півшляху.

За таких умов не пізніше 2017-го, навіть у 2016 році, прийдемо до того, що 55-60% бюджету Міноборони становитимуть видатки на утримання, 10-15% – на підготовку військ і до 30% – на розвиток озброєння та військової техніки. Якщо цього досягнемо (а ми мусимо це зробити), зможемо крокувати в ногу з часом. Упевненості додає підтримка Президента України та його вимоги кардинально змінити підходи до бюджетної політики у сфері національної безпеки і оборони. За такої підтримки сподіваємося уникнути помилок попередніх років, коли єдиною підставою для обрахунків бюджету ЗСУ була лише штатна чисельність.

– Питання з питань – технічне переозброєння Збройних Сил. Які пріоритети визначені в цьому аспекті з урахуванням завдань армії на перспективу? Наскільки здатен “підставити плече” вітчизняний ВПК?

– Ви маєте рацію, проблему оснащення армії переоцінити дуже важко. На жаль, відразу задовольнити потреби ЗСУ в повному обсязі держава ще не може, тому все робиться поступово. Оскільки техніка, що є в нас на озброєнні, переважно ще не вичерпала свого ресурсу, значну її частину вирішено модернізувати, так само, як і більшість засобів ураження. Звичайно, не забуваючи про закупівлю чи виробництво нових сучасних видів, але це на перспективу, хоч і не дуже віддалену. Тим паче, що ми вже маємо найсучасніші зразки систем розвідки, зв'язку та управління, такі як станція радіотехнічної розвідки “Кольчуга”, 3-координатна радіолокаційна станція “Пелікан”, і їх кількість у військах зростатиме. Планами реформування передбачено створення Єдиної автоматизованої системи управління Збройними Силами та розвиток її складової – системи автоматизованого управління авіацією та ППО “Ореанда – ПС”.

Щодо ВПК, то з приходом нового міністра оборони, який свого часу очолював Укроборонпром і знає його, так би мовити, зсередини, в нинішньому році ми, можна сказати, переломили ситуацію з відновленням бойової техніки. Скажімо, нині можете запитати у військових льотчиків, що вони мали і що отримали зараз.

На сьогодні відремонтовано 35 літальних апаратів, які вже експлуатують. До кінця року заплановано відновити справність ще 60-70 одиниць літальної техніки, тому наші авіаційні бригади скоро отримають повністю справні ескадрильї. Злагоджена робота керівництва держави і оборонного відомства позначається і в іншому: якщо в минулі роки середній наліт на одного льотчика становив максимум 15 годин, за 8 місяців цього року він становить 35 годин. До кінця року цей показник плануємо довести до 40-45 годин. Такого ще не було ніколи.

Продовжуючи тему, зазначу, що паралельно з відновленням справності триває і модернізація техніки та обладнання. Цю процедуру вже пройшли вертоліт Мі-24, літаки Су-25, МіГ-29, інші види літальних апаратів. Те саме можна сказати про бойові комплекси протиповітряної оборони: цього року завершуємо ремонт чотирьох С-300 та одного БУК-1, і наступного року ця робота продовжиться. Справжній ремонтний бум триває і у Військово-Морських Силах – зараз у доках перебувають одночасно 16 кораблів, які з перших днів наступного року почнуть виконувати свої завдання скрізь, де це буде потрібно. Відновлення справності техніки триває і в Сухопутних військах. До речі, в наступному році ми закуповуємо і ставимо на озброєння десять надсучасних танків “Оплот”.

– Володимире Михайловичу, кажуть, що будь-яка реформа благо, поки вона не стосується конкретних людей… З огляду на все, без скорочення офіцерського складу не обійтися?

– Як я вже говорив, на певному етапі оптимізації Збройних Сил частину особового складу буде скорочено. На сьогодні маємо 35 тис. офіцерів, з яких у перспективі плануємо залишити 25-26 тис. Кілька тисяч людей потраплять під звільнення у зв'язку з виходом на пенсію, всі інші будуть перерозподілені на інші посади за їхнім бажанням. Військовослужбовців бойових частин Військово-Морських Сил, авіації, механізованих танкових бригад, протиповітряної оборони скорочення не торкнеться: навіть більше, офіцерський склад буде перерозподілений на вакантні посади, які є в цих підрозділах, у тому числі й з навчальних закладів, військкоматів тощо.

Все залежатиме від бажання офіцера – жодної посадової особи, яка захоче служити на якомусь новому місці, скорочено не буде. Запевняю вас, усі кадрові питання вирішуватимемо абсолютно нормально з максимальним урахуванням інтересів людей і потреб армії.

Олександр Біттнер,
“Урядовий кур'єр”.



Возрождая историю авиации

ГП “Одесский авиационный завод” является одним из крупнейших авиационных предприятий не только Украины, но и всей Европы. С историей завода связаны имена первых украинских авиаторов и выдающихся конструкторов, масштабные открытия и разработки, внесшие существенный вклад в дальнейшее становление и развитие мирового авиастроения. Основанный в 1911 году одесским банкиром и предпринимателем Артуром Анатрой, завод за несколько лет из обычной мастерской городского аэроклуба превратился в крупнейшее авиастроительное предприятие, уже тогда выпускавшее до 100 самолетов в месяц...

В 2011 году славный одесский авиазавод перешагнул свой 100-летний рубеж. По словам генерального директора предприятия Виталия Юхачева, сегодня ГП “Одесский авиационный завод” возвращает себе звание авиастроительного предприятия.

– Виталий Владимирович, скажите, пожалуйста, комплекс каких работ был освоен предприятием за последние годы? Расскажите о наиболее значимых этапах в его развитии.

– Сегодня, благодаря развитой инфраструктуре производства и внедрению в него передовых технологий, специалисты предприятия готовы оказывать услуги по ремонту большого количества различных типов авиационной техники, модернизации самолетов и оборудования, сервисному обслуживанию, изготовлению запасных частей, а также обучению персонала на самом высоком европейском уровне.

Каждый этап развития имеет для предприятия своё значение. Среди определяющих событий последних лет – выход в 1995 г. на внешнеэкономический рынок, а также получение в 2003 г. сертификатов соответствия стандартам международного качества AS 9001, EN 9110. Важным этапом, позволившим повысить государственную значимость предприятия как военной стратегической организации, является освоение капитального ремонта различных типов авиационной техники (2000-2001 гг.), серийный выпуск первых модернизированных самолетов Л-39М1 (2008 г.). А завершенная в 2011 году модернизация самолета Л-39С в вариант Л-39М или симулятор боевых самолетов типа МиГ-29 и Су-27 не только повысила стратегическую востребованность нашего предприятия, но и обеспечила его частичную загрузку до 2020 года.

– В одном из интервью Вы отметили, что главной стратегической задачей завода является возвращение ему исторического предназначения – самолетостроения. На какой стадии сегодня находится программа по переходу предприятия из статуса авиационно-ремонтного в статус самолетостроительного?

– Мы действительно активно реализуем стратегическую линию и воссоздаем самолетостроение или, если быть точным, первоначальное предназначение предприятия, которое когда-то, на заре своего существования, называлось заводом аэропланов “Анатра”. С этой целью проводятся инженерные изыскания и ряд определенных мероприятий. Например, завершение освоения изготовления деталей и агрегатов крыла для самолета Ан-148 по договору с Филиалом Государственного предприятия АНТК им. О. К. Антонова – серийным заводом “АНТОНОВ”. Это – и подготовка к сертификации опытного образца цельнометаллического легкомоторного четырёхместного самолета с нижним расположением крыла и дизельным авиадвигателем, работающим на авиационном топливе типа “ТС-1”, который предназначен и для первоначального обучения летчиков-курсантов, и для бизнес– полетов.

Наращиваются производственные мощности по модернизации учебно-боевых самолетов Л-39С в вариант Л-39М или самолет-симулятор боевого типа Су-27, МиГ-29, F-16 и “Мираж”. Продолжается работа со Львовским государственным авиационно-ремонтным заводом “ЛГАРЗ” по модернизации самолетов типа МиГ-29 и Запорожским государственным авиационно-ремонтным заводом “МиГремонт” по модернизации самолетов типа Су-25.

– А что еще запланировано в плане развития предприятия на ближайшие несколько лет?

– Активное участие в техническом обслуживании самолетов гражданской авиации в составе создаваемого сегодня Авиационного комплекса “Анатра”, который будет расположен на аэродроме “Школьный” по соседству с КП “Международный аэропорт “Одесса”.

– Расскажите подробнее о последних разработках завода как авиастроительного предприятия.

– Самолет “Анатра-2” – экспериментальная реплицированная копия легендарного аэроплана Первой мировой войны “Анатра-Анасаль”, выпускавшегося на нашем предприятии в 1914-1917 гг. и воссозданного спустя 90 лет силами цеха опытного производства легкомоторных самолетов. В прошлом году состоялся воздушный показ двух новых моделей самолетов “Фермер” и “Дельфин”, неимеющих аналогов в стране. Первый предназначен для проведения авиационно-химических работ. Эффективность его эксплуатации заключается в снижении стоимости опыления гектара поля почти в 10 раз. “Дельфин” же является пассажирским судном, которое также имеет ряд преимуществ: легкую удобную конструкцию, низкую себестоимость и высокую степень безопасности. Серийное производство начнется после проведения сертификации самолетов, завершение которой запланировано на осень 2012 года.

– Были периоды, когда заводу приходилось начинать практически с нуля – последствия революции, гражданской и Великой Отечественной войн, кризис начала 90-х годов... Как нынешний экономический кризис сказывается на работе предприятия?

– К сожалению, и мы подвержены мировым политическим и экономическим кризисам, поэтому приходится функционировать в зоне повышенного риска. Процент государственных заказов уже давно не превышает пятипроцентный барьер, хотя реальная потребность в услугах предприятий нашего профиля у Министерства обороны должна составлять не менее 20-25% ежегодно. Этот фактор заставляет нас самостоятельно обеспечивать себя работой за счет экспорта услуг.

Сегодня, казалось бы, мировой экономический кризис пошел на спад, однако политический кризис в арабских государствах, среди которых наши основные заказчики, продолжил и усугубил его последствия для нас. Внезапные “волнения” прошлого года в Ливии, Египте и Йемене лишили нас заказов на сумму в несколько сотен миллионов гривен, что не могло не привести к значительному снижению объемов производства. Обидно и тяжело, ведь такие негативные моменты сказываются на работе самого предприятия, людях, которые здесь работают. Но мы выстояли в трудные девяностые, справимся с проблемами и трудностями и сейчас. Тем более, перешагнув столетнюю отметку, мы вышли на качественно новый виток развития предприятия, и необходимо не только “держать марку”, но и постоянно развиваться, неуклонно двигаться вперёд. А все предпосылки, возможности и, главное, – желание для этого у нас есть.

Життя людини – на найвищому щаблі

Нині Україна входить до дев’яти країн світу, які здатні самостійно проектувати і випускати літаки – від розробки проекту і до серійного випуску. Адже наша держава понад п’ятдесяти років спеціалізується на створенні транспортних та військово-транспортних літаків. Як результат – з’явилися найпотужніші у світі “Руслан” та “Мрія”.



В експозиції натурних зразків повітряних суден під час авіаційної виставки “Авіасвіт-XXI” представлятимуться понад десятки літаків та гелікоптерів: від найбільших і найпотужніших у світі літаків сімейства “Антонов” до представників легкої авіації. Зокрема, Повітряні Сили ЗС України та медбригада Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону пропонує увазі відвідувачів реанімаційно-операційний літак Ан-26 “Vita”, завдяки якому врятовано вже близько 300 життів.

Ідея створення реанімаційно-операційного літака народилася після того, як спеціалісти Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону ґрунтовно вивчили збройні конфлікти в різних кутках світу. Розробка і застосування нового покоління стрілецької та оперативно-тактичної зброї призвели до того, що поранення особового складу під час бою досягає 62%. При цьому військовослужбовці отримують комплексні травми, летальність від яких сягає 37-40%, а інвалідність – 60-62%. Звідси виходить, що з однієї сторони важкість поранень не дозволяє евакуювати вояків, а з другої – шпиталі, які дислокуються поблизу бойових дій чи зон катастроф, не мають достойного технічного забезпечення і висококваліфікованих спеціалістів. Та й приклади ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, техногенних катастроф підтверджують, що чим швидше надана висококваліфікована медична допомога, тим скоріше людина повертається до нормального життя, менші наслідки травм та захворювань. Тому назріла необхідність оснащення медичної служби новітньою технологією – санітарним літаком.

У 2001 році розпочалася напружена та відповідальна робота. До створення літака, на той час під керівництвом начальника ВМЦ генерал-майора м/с Петра Мельника, долучилися кращі фахівці авіаційної медицини України. Зокрема, Віталій Колесюк, Микола Драчевський, Анатолій Кобірніченко, Лідія Хлєбовська та Олександр Міненко. Вони ґрунтовно і цілеспрямовано обговорили в дискусійному порядку різноманітні варіанти санітарного літака, намалювали ескізи, провели різноманітні дослідження. Згодом до них приєдналися інженери ще тоді ВПС ЗС України, які впроваджували задумане у практику. Спочатку збиралися розмістити шпиталь на літаку Ан-30, але це виявилося досить дорого. Тому було вирішено переробити Ан-26.

Із таким непростим завданням успішно впоралися фахівці Одеського авіаційного заводу. Варто зазначити, що Державне авіаційне підприємство завдяки розвиненій інфраструктурі та передовим технологіям проводить й понині регламентні роботи на Ан-26 “Vita”.

У 2002 році – перші випробні польоти фахівцями Державного авіаційного науково-випробувального центру. А у Військово-медичному центрі створювалися медичні бригади хірургів, терапевтів, неврологів, анестезіологів-реаніматологів, медичних сестер, які комплектуються в залежності від характеру захворювання або травми хворого.

Нині завдяки підготовленості та професіоналізму військових лікарів, медичного персоналу бригада, яка планується на виліт, збирається максимум 15 хвилин.

Після тривалої копіткої роботи, в яку вклали душу люди різних спеціальностей, на “озброєнні” військових медиків понад десять років знаходиться реанімаційно-операційний літак “Vita”, що в перекладі з латинської означає “життя”. Нині “крилатий шпиталь” може конкурувати із будь-якими наземними лікувальними закладами. В салоні літака є чотири відділи: операційний, палата інтенсивної терапії, господарсько-побутовий та відсік для медперсоналу.

У польоті і на землі в ньому бригадою лікарів із 4-5 чоловік виконуються реанімаційні заходи, інтенсивне лікування та хірургічне втручання. Одночасно “крилата допомога” може транспортувати на штатних місцях чотири “лежачих” хворих або 12 поранених у положенні “сидячи”.

Беручи до уваги те, що аналогічного “повітряного шпиталю” у світі не існує, постала необхідність в ньому і спеціальних медичних бригадах не тільки в українців. Підтвердженням цього є проведення оцінювання рівня НАТО в рамках Концепції оперативних можливостей (КОМ). КОМ має дуже велике значення для Збройних сил будь-якої країни світу, що прагне брати участь в операції з вирішення кризових ситуацій під проводом НАТО. Тобто, “Віта” склала цей іспит: як екіпаж, так і медики спроможні використовувати в навчально-бойовій роботі стандарти армій провідних країн.

Україна – аерокосмічна держава, а цінність людського життя – ознака рівня розвитку суспільства. І військові медики готові його тримати на найвищому щаблі.

Руслан Лінник.



"Артем" – качество, шлифованное десятилетиями

В отчете Киевского завода №485 имени Артема за 1958 год в разделе "Выпуск готовой продукции" отдельной строкой скромно значится : "Изделие К-5 – 300 штук". Не будем томить читателя. "Изделие К-5" – не что иное, как первая советская управляемая ракета класса "воздух-воздух". Стало быть, более пятидесяти лет назад в Киеве был налажен выпуск едва ли не самого эффективного на то время авиационного вооружения. За прошедшие годы Киевский завод им. Артема (ныне Государственная акционерная холдинговая компания "Артем") поставил заказчикам тысячи авиационных управляемых ракет класса "воздух-воздух" различных типов и модификаций. Десятки стран Европы, Азии, Южной Америки и Африки имеют на вооружении изделия, выпущенные на ГАХК "Артем". К вашому вниманию – интервью с президентом компании – председателем правления ГАХК "Артем" Станиславом Смалем.

– Станислав Николаевич, несколько лет назад Вы возглавили компанию. Что удалось сделать за это время?

– Последовательная реализация стратегии развития предприятия позволила сформировать портфель заказов. Вот уже несколько лет мы успешно выполняем внутренние и экспортные контракты.

Сегодня мы производим и поставляем заказчикам авиационные управляемые ракеты типа Р-27 разных модификаций (Р-27Р, Р-27ЭР, Р-27Т, Р-27ЭТ), наземные автоматизированные комплексы "ГУРТ" для подготовки к боевому применению и техническому обслуживанию авиационных управляемых средств поражения. В этот перечень также входят противотанковые управляемые ракеты, всевозможные средства защиты самолетов и вертолетов, балочные держатели, различные авиационные электромеханизмы и электродвигатели, авиаприборы управления и электромагнитные контакторы.

Система менеджмента качества Компании сертифицирована на соответствие международным стандартам ISO-9001:2000, аэрокосмическим и военным стандартам EN/AS-9100 AQAP-2110 международной организацией по сертификации "Бюро Веритас Кволити Интернешнл".

Однако в интересах экономической стабильности и поступательного развития компании предпринимаются активные шаги по диверсификации производства. В компании разработаны и внедрены программы развития производства, прежде всего это:

техническое переоснащение производства современным прецизионным оборудованием,

– освоение новых наукоемких изделий,

– программа повышения качества,

– программа стимулирования молодежи,

– программа повышения квалификации кадров,

– маркетинговая программа продвижения на рынок новых изделий и завоевания данного сегмента рынка.

– Вы провели активное техническое перевооружение всего производственного цикла. Что еще осталось сделать?

– Сложные в техническом отношении контракты могут выполнять только предприятия с устойчивым экономическим положением, способные поставлять на рынок востребованную продукцию. И это касается как военной продукции, так и гражданской. Поэтому в интересах сохранения и дальнейшего наращивания производственного потенциала реализуется программа широкомасштабного технического перевооружения. Это позволит использовать самые современные принципы организации производства, нарастить объемы. На предприятии внедрена корпоративная система управления.

– Как решают на предприятии кадровые проблемы? Ведь не секрет, что молодые специалисты не рвутся на заводы...

– В компании действует программа стимулирования молодежи, направленная на привлечение и удержание молодых кадров. Предприятие активно направляет в вузы и техникумы молодых специалистов и рабочих. Сегодня за счет компании в вісших и средних учебных заведениях обучаются более 80 человек.

– В годы существования СССР Ваш завод был связан партнерскими отношениями со многими предприятиями. Каковы сейчас эти взаимоотношения?

– Несмотря на то, что продукция компании экспортируется во многие страны мира, основными тактическими и стратегическими партнерами по-прежнему остаются предприятия ВПК России и стран СНГ. Крепкие партнерские отношения еще со времен СССР сложились у нас с такими предприятиями, как ОАО ГосМКБ "Вымпел" им. И.И.Торопова (Москва), РСК "МиГ" (Москва), ОАО "Азовский оптико-механический завод", ОАО "ММЗ "Рассвет" (Москва), ФГУП "ВПО "Точмаш" (Владимир), ФКП "Пермский пороховой завод, АО "Тамбовский завод "Электроприбор" и др.

Благодаря таким партнерским и дружеским отношениям становятся реальностью и другие совместные проекты по разработке и производству новых видов управляемых средств поражения, изделий для постановки пассивных помех для защиты самолетов.

– Станислав Николаевич! Какую продукцию будете представлять на "Авиасвит-XXI"?

– Наша компания является традиционным участником "Авиасвит-XXI". И, как и в прошлые годы, в нашем павильоне посетители смогут увидеть практически всю выпускаемую продукцию, а также ознакомиться с перечнем производимых услуг, на чем я акцентировал в первом вопросе интервью. В заключение хотел бы пожелать всем участникам 8-го Международного авиационно-космического салона "Авиасвит-XXI" успешной и плодотворной работы.

Подготовил Сергей Клименко. "Крила України".

У Феодосії визначали напрямки оновлення озброєння

Створення й модернізація військової техніки та озброєння завжди перебували в полі зору українських науково-дослідних установ і підприємств промисловості. В перші роки незалежності багато з них, особливо підприємств-виробників озброєння та військової техніки, з тих чи інших причин припинили своє існування. Проте в той же час сформувалися колективи, які стали осередками, що визначають напрямки подальшої роботи. Державний науково-випробувальний центр Збройних Сил України (ДНВЦ ЗС України) має глибоке коріння в галузі розробки військової техніки та озброєння. Ще за радянських часів тут працював потужний колектив, котрий зробив чималий внесок у прийняття на озброєння сотень нових, модернізованих зразків зброї та військової техніки.

Досвід свідчить, що найбільш ефективні з них ставали результатом спільної роботи не одного, а багатьох наукових колективів та промислових підприємств. Розуміння цього й дало старт в 2001 році проведенню на базі ДНВЦ ЗС України щорічних науково-технічних конференцій "Створення та модернізація озброєння і військової техніки в сучасних умовах". З тих пір даний науковий захід став важливим елементом єдиного та масштабного процесу обґрунтування та прийняття рішень за напрямами створення та модернізації озброєння та військової техніки. Тому немає нічого дивного в тому, що до Феодосії для участі в ньому регулярно приїздять десятки представників промислових підприємств різних форм власності й науково-дослідних установ, котрі займаються розробкою нових зразків озброєння і військової техніки і модернізацією існуючих.

Цьогорічна, 12-та науково-технічна конференція "Створення та модернізація озброєння і військової техніки в сучасних умовах", яка пройшла у Феодосії на початку осені, зібрала представників понад 70 організацій, підприємств промисловості та наукових установ України. Воно й не дивно, адже участь у такому науковому заході дає унікальну можливість науковцям та практикам оприлюднити результати власних наукових, технічних та технологічних розробок, провести їх апробацію, вислухати цінні для подальшої роботи зауваження, а найголовніше – виробити спільні підходи до вирішення проблемних питань виробництва, ремонту та експлуатації зразків (комплексів, систем) озброєння та військової техніки.

– Мета конференції, – зазначає голова її організаційного комітету заступник начальника ДНВЦ Збройних Сил України з наукової роботи кандидат технічних наук, старший науковий співробітник полковник В.Башинський, – оцінка сучасного стану робіт щодо створення та модернізації озброєння і військової техніки (ОВТ) та відпрацювання пропозицій щодо подальших напрямів і шляхів вирішення проблемних питань. Вона досягається широким їх обговоренням в ході пленарних засідань, під час робочих нарад та на неформальних зустрічах представників різних підприємств промисловості України і науково-дослідних установ Збройних Сил України.

Україна вже має значний досвід модернізації ОВТ, який свідчить про правильність обраного шляху виконання Державних програм розвитку та оснащення Збройних Сил України справжнім сучасним озброєнням в умовах жорсткого обмеження фінансових та матеріально-технічних ресурсів, котрі виділяються на ці цілі. Модернізація ОВТ сьогодні стає єдиним системним процесом, при якому всі етапи, починаючи з відпрацьовування ТТЗ і закінчуючи проведенням випробувань, реалізуються виходячи з єдиних критеріїв ефективності, безпеки, вартості та часу.

Пленарні засідання конференції проходили по секціях за напрямами:

розробка та модернізація озброєння і військової техніки, актуальні проблеми випробувань і сертифікації;

створення, розвиток, застосування і експлуатація військової техніки для проведення пошуково-рятувальних, десантних, спеціальних операцій та водолазних робіт;

полігонні і бортові інформаційно-вимірювальні системи, метрологічний аспект забезпечення випробувань ОВТ;

створення, випробування і експлуатація засобів ураження та систем управління зброєю;

автоматизовані системи управління, бортове обладнання, радіотехнічні та радіолокаційні комплекси;

створення, розвиток та застосування безпілотних літальних апаратів;

випробування вимірювальних систем, метрологічна експертиза, метрологічне забезпечення випробувань ОВТ.

В ході конференції заслухано понад 100 доповідей, а також проведено низку робочих нарад з питань створення та модернізації окремих зразків озброєння та військової техніки в інтересах Збройних Сил України та інших відомств.

Підсумки роботи НТК відображені в її Рішенні, в якому визначені основні пріоритетні завдання:

– відпрацювання оперативно-тактичних вимог на основні перспективні зразки ОВТ ЗС України;

– продовження робіт за напрямами проведення часткової модернізації зразків авіаційної техніки по мірі готовності функціонально незалежних систем;



– проведення робіт стосовно продовження призначених показників та переведення ОВТ, що модернізується, на експлуатацію за технічним станом на підставі сучасних методів діагностики стану конструкцій. Оцінювання ефективності запропонованих заходів через випробування;

– розробка порядку сумісної діяльності різних відомств та міністерств в сфері повітрянодесантної, аварійно-рятувальної, водолазної, гірської (альпіністсько-рятувальної) та інших видів бойової підготовки;

– створення Державної цільової програми розвитку підводної робототехніки, в рамках якої розробити тактику застосування підводних апаратів-роботів в інтересах Міністерства оборони України, створення і введення в експлуатацію головних зразків таких роботів у ВМС ЗС України в період до 2015 року;

– створення асоціації безпілотної авіації України з метою консолідації зусиль Замовників, НДУ, розробників та виробників БПАК України.

За результатами НТК підготовлено до друку збірник матеріалів конференції.

Підготував Віктор Гедз.

Молодь демонструє клас!


Фото Дмитра Муравського.

Закінчення.
Початок на 1 стор.



З 24 вересня розпочалися бойові стрільби. А напередодні пройшла допідготовка льотного складу та перевірка їхніх навичок. Під час підготовки до стрільб проведено льотну зміну. Мета – удосконалення та підтримання навичок. У її рамках деякі винищувачі виконали залікові вправи, що стало підставою для виконання стрільб по повітряних мішенях. Окремі льотчики підтримали рівень натренованості на маневрені повітряні бої, проводили перехоплення та польоти на малих висотах для підвищення класної кваліфікації. На даний час деякі льотчики вже готові до складання на клас, але, відповідно до керівних документів, для підтвердження та присвоєння класної кваліфікації потрібно виконати нормативну кількістьпосадок при встановленому мінімумі погоди. Відповідно вдень – другий клас та вночі – перший клас. Тому зараз, паралельно з проведенням зборів і виконанням поставлених завдань, триває підготовка льотного складу, але складання відбудеться восени, коли буде мінімум погоди.

– Паралельно з цим завданням, – продовжує генерал-лейтенант Василь Нікіфоров, – ви вже знаєте, що 27 вересня на аеродромі Гостомель розпочнеться авіасалон "Авіасвіт XXI". Ми готуємо льотчика, підполковника Олександра Оксанченка, до демонстраційного польоту на вищий пілотаж. Тут, у Бельбеку, було здійснено контрольний політ. Політ пройшов добре. Висновок – льотчик готовий на всі 100. Після цього підполковник Оксанченко відправився на Гостомель, де пройде генеральна репетиція, а вже на "Авіасвіті" Оксанченко покаже глядачам, на що здатен він, як льотчик, і на що здатний його Су-27.

Нам вдалося поспілкуватися з заступником командира Миргородської авіабригади з льотної підготовки підполковником Олександром Оксанченком перед його вильотом на Гостомель.

– Олександре Яковичу, всі присутні на аеродромі спостерігали за вашим контрольним польотом. І, потрібно визнати, спостерігали з захопленням. Особисто мені ще не доводилось бачити подібне. Розкажіть нашим читачам про особливості підготовки та про програму, яка буде представлена на авіашоу.

– Тут, на аеродромі "Бельбек", я закінчив підготовку до демонстраційного польоту на Су-27, який відбудеться в рамках авіашоу на авіакосмічному салоні "Авіасвіт XXI". Відпрацював фігури вищого пілотажу. У програму вищого пілотажу на Су-27, яку згодом виконаю в Гостомелі, входять петля, петля з поворотом, віраж на повному форсажі, прохід на перевернутий політ, прохід на малій швидкості, два дзвони, внутрішній бойовий розворот з поворотом (льотчики його називають "вухо"), коса петля з поворотом ("хобот"). Політ включає в себе всі вищеперераховані фігури пілотажу, тобто є цілісним комплексом, в якому одна фігура плавно переходить в іншу, а її закінчення є початком наступної, і так далі. Програма дуже насичена, весь політ проходить на одному подиху, тому відволікатись у жодному разі не можна. Тут немає складних чи простих фігур. Все виконується чітко, послідовно, як належить і як навчали.

Хочеться, звичайно, щоб в Україні було більше льотчиків, які виконують фігури складного вищого пілотажу. Кожен льотчик винищувальної авіації мріє опанувати цю програму, досягти висот у своїй професії. Тому що повітряні бої з винищувачами повинні виконуватися з оволодінням вищого пілотажу. Під час бою пілоти виконують дуже складні маневри, як наступальні, так і оборонні. Льотчик повинен бути підготовлений в повному обсязі. Тому вищий пілотаж необхідний. Якщо буде пальне і буде здоров'я – будемо літати, і самі вчитимемось, і молодь навчатимемо, – підсумував підполковник Оксанченко.



20 вересня відбулась перша льотна зміна льотно-методичного збору. Від цього дня розпочались щоденні польоти, в ході яких винищувальна авіація виконувала низку різноманітних завдань. Тільки під час першої зміни польоти виконали 36 льотчиків, здійснено близько 50 літаковильотів із загальним нальотом близько 40 годин. При цьому кожної наступної льотної зміни спостерігалася стала тенденція до нарощування кількості загального нальоту.

Про деталі проведення збору розповідає заступник керівника ЛМЗ, начальник авіації ПвК "Південь" полковник Анатолій Кривоножко.

– Крім основного завдання – підготовки молодого льотного складу до несення бойового чергування в системі протиповітряної оборони Держави, протягом усього ЛМЗ вирішується й низка інших завдань. Це і експериментальні пуски ракет в рамках процедури подовження їх ресурсу, і забезпечення стрільб ЗРВ ПС і СВ ЗС України. Також здійснюємо авіаційну підтримку інших родів авіації та родів військ ЗС України. Ось, наприклад, поки ми спілкуємося, зарулили на стоянку два Су-27. Ці літаки на полігонах Києво-Олександрівський і Широкий лан виконували завдання з прикриття ударної авіації. За доповідями керівників польотів на полігоні Києво-Олександрівський, зауважень немає. Вихід літаків був точно в строк, завдання виконані в повному обсязі. Попередньо була виставлена оцінка не нижче "добре". Середній бал – 4,5. А остаточна оцінка дій винищувачів буде зроблена після отримання всіх матеріалів об'єктивного контролю.

Цього року, завдяки регулярному постачанню пального в частини та проведенню низки ремонтно-відновлювальних робіт авіаційної техніки, було досягнуто дуже хороші показники з підготовки льотного складу бригад. Особлива увага зверталась на молодих льотчиків. Завдяки цьому суттєво зріс рівень натренованості особового складу. Якщо говорити про ПвК "Південь", то наша штурмова авіація вже виконує завдання у складі ланок як на Су-25, так і на Л-39.

Нещодавно ми проводили ЛМЗ на Миколаївщині. Керував зборами заступник командувача Повітряних Сил з авіації – начальник авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров. Відпрацювали ЛМЗ з бомбардувальною, розвідувальною і штурмовою авіацією. Результатом цього ЛМЗ стало підвищення класності наших льотчиків і штурманів. І деякі питання відпрацьовувались вперше за роки незалежності. Так, бомбардувальна авіація на полігоні працювала по наземних цілях з простих та складних видів маневру. І зараз ми усі, маю на увазі як і керівний склад, так і льотчиків, і техніків – наполегливо працюємо, щоб показники ЛМЗ винищувальної авіації тут, у Бельбеку, були не гіршими ніж на ЛМЗ ударної авіації у Кульбакіному.



Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора.

“Авіасвіт-XXI” відкривається рекордом

27 вересня в Києві, на аеродромі льотно-випробувальної бази АНТК ім. О.К.Антонова в Гостомелі, відкрився черговий, вже 8-й Міжнародний авіаційно-космічний салон “Авіасвіт-XXI”. Відкрив його роботу Перший віце-прем’єр-міністр України Валерій Хорошковський. Також у відкритті взяли участь заступник Міністра оборони України Дмитро Пляцук та заступник Міністра оборони України – керівник апарату Володимир Можаровський.



На авіасалоні свої досягнення представляють понад 300 підприємств із 35 країн світу. Звичайно, найбільша експозиція у провідних українських підприємств авіакосмічної галузі – Концерну “Антонов”, корпорації “Івченко”, ВАТ “Мотор Січ”, Харківського державного авіаційного виробничого підприємства. Вражає розмахом експозиція представників української космічної галузі, розгорнута на стендах підприємств Державного космічного агентства: ДП “Конструкторське бюро “Південне” ім. М.К.Янгеля, корпорація НВО “Арсенал”.



Серед “родзинок” авіасалону – оновлений Ан-70 із повністю “цифровою” кабіною, вертольоти Мі-8 та Мі-2, модернізовані на українських підприємствах. На них встановлено нові двигуни, розроблені фахівцями корпорації “Івченко”. Викликав інтерес фахівців модернізований на підприємстві ДК “Укроборонпром” – ДП Одеський авіаційний завод літак Л-39, на якому встановлені літаковий бортовий тренажерний комплекс (ЛБТК), а також модернізований двигун АІ-25ТЛШ. Саме такі літаки використовуються для навчання та підтримання навичок льотчиків ПС ЗС України. Усі компоненти комплексу виготовлені в Україні. Також було представлено багатоцільовий літак “Дельфін” і літак для сільськогосподарських робіт “Фермер”. На літаку “Дельфін” встановлено дизельний двигун, що працює на авіакеросині ТС-1.

Та, без перебільшення, головною подією першого дня салону стало встановлення рекорду висоти підйому вертольота типу Мі-8. На модернізованому на АТ “Мотор Січ” вертольоті встановлено новий двигун – ТВ3-117ВМА-СБМ1В-4Е серії. Вертоліт отримав назву Мі-8 МСБ. Екіпаж у складі льочика-випробувача АТ “Мотор Січ” Сергія Тішкова та льотчика-випробувача Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України Юрія Юхимука піднявся на висоту 8200 метрів. Готувала рекордний політ випробувальна бригада ДНВЦ під керівництвом Олега Шаповалова. Політ став результатом багаторічної співпраці колективу випробувачів, яким керує Герой України, заслужений льотчик-випробувач СРСР генерал-майор запасу Юрій Тішков, та АТ “Мотор Січ” під керівництвом Героя України В’ячеслава Богуслаєва щодо створення українського вертольота та удосконалення тих вертольотів, які перебувають на озброєнні ЗС України.



– Рекордний політ пройшов без зауважень, – коротко підвів його підсумки керівник випробної бригади Олег Шаповалов. – А це ще раз продемонструвало величезний потенціал нового двигуна.

Вітаючи випробувачів, голова правління АТ “Мотор Січ” В’ячеслав Богуслаєв відзначив:

– Попереду у колективу випробувачів – ще не один рекордний політ. У найближчій перспективі, вже в листопаді, – рекорд з підняття вантажу в умовах спекотного клімату Саудівської Аравії.

Варто також додати, що окрім цивільних пілотів, в рамках відкриття авіасалону льотну майстерність на літаках Су-27 та МіГ-29 продемонстрували військові льотчики Повітряних Сил. Свою польотну програму вони також демонструватимуть у дні вільного відвідування авіасалону.

Віктор Гедз. “Крила України”. Фото автора.

Список экипажей и самолетов для участия в демонстрационных полетах на “АВІАСВІТ-XXI”



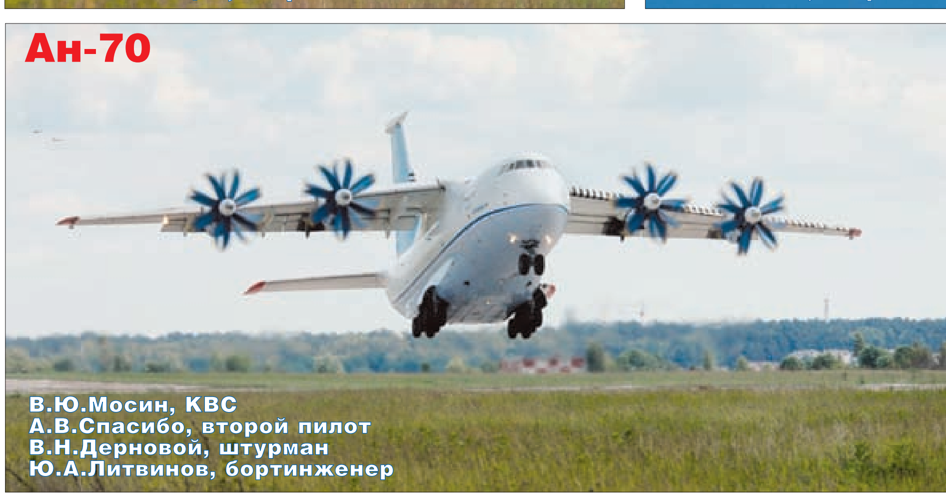
Ан-158
А.В.Спасибо, КВС
В.В.Епанчинцев, второй пилот



Ан-148
В.В.Гончаров, КВС
В.Ю.Мосин, второй пилот



Ан-74
Е.В.Рябинин, КВС
Д.В.Антонов, КВС (резерв)
А.А.Горин, второй пилот
Ю.В.Солошенко, бортинженер



Ан-70
В.Ю.Мосин, КВС
А.В.Спасибо, второй пилот
В.Н.Дерновой, штурман
Ю.А.Литвинов, бортинженер



Ан-225
Д.В.Антонов, КВС
В.В.Гончаров, КВС (резерв)
С.М.Тарасюк, второй пилот
Я.И.Кошицкий, штурман
В.Н.Дерновой, штурман (резерв)
О.И.Костин, старший бортинженер
В.Ф.Захарченко, старший бортинженер
А.Н.Гребенников, бортрадист

РІШЕННЯ

Россия отказалась от создания единого ядерного командования

Министерство обороны России отказалось от планов создания единого командования стратегическими ядерными силами страны, пишет газета "Известия" со ссылкой на источник в руководстве военного ведомства. Все три составляющие ядерного щита России останутся в ведении своих видов и родов войск. Официально причина отказа от создания единой структуры не называется.

В результате формирования единого командования один из видов или родов войск Вооруженных сил России – ВВС, ВМФ или РВСН – должен был получить управление российским ядерным щитом. Предположительно, поводом для отказа от создания единого стратегического командования стала борьба видов и родов войск за главенство в новой структуре.

Российское единое стратегическое командование планировалось создать для укрепления и развития ядерной триады. По словам бывшего начальника Главного штаба РВСН генерал-полковника Виктора Есина, подобная структура позволила бы разработать и придерживаться единого плана развития и применения стратегических сил. При обсуждении планов формирования командования изучался опыт американского глобального ударного командования.

Стратегическое командование ВВС США, созданное в январе 2009 года, отвечает за планирование, управление и контроль всей ядерной триады страны в мирное и военное время. Все имеющееся у США ядерное оружие и его носители находятся под контролем этой структуры. По словам Есина, копировать американский опыт не следует. По его мнению, новая структура должна создаваться в рамках Генерального штаба ВС РФ.

Изначально планировалось создать единое стратегическое командование в конце 1990-х годов. По словам Есина, тогда сформировать такую структуру не удалось из-за споров по этому вопросу между Игорем Сергеевым, занимавшим тогда пост министра обороны, и Анатолием Квашниным, возглавлявшим Генштаб ВС РФ.

В настоящее время в состав ядерной триады России входят РВСН, располагающие 332 межконтинентальными баллистическими ракетами с 1092 боеголовками, ВМФ с 11 стратегическими подводными лодками, 96 ракетами и 336 боеголовками и ВВС с 66 стратегическими бомбардировщиками, оснащенными крылатыми ракетами большой дальности.

ПЛАНИ

Румыния поменяет МиГ-21 на F-16

Румыния приобретет несколько подержанных истребителей F-16 Fighting Falcon у Португалии. Как сообщает RTV.net со ссылкой на министра обороны Румынии Корнелиу Добрицою, португальские самолеты румыны планируют использовать ближайшие 20 лет.

По данным европейских СМИ, 12 португальских F-16 обойдутся Бухаресту в 600 миллионов долларов. Первый транш в 70 миллионов долларов румынское правительство планирует выделить уже в 2013 году. Остальную сумму Португалия получит в течение пяти лет. Поставка самолетов может начаться в 2016 году по завершении подготовки румынских пилотов.

Португальские истребители имеют налет в 3500 часов. Таким образом, их ресурса хватит еще на 4-4,5 тысячи летных часов. Впоследствии Румыния намерена перейти на истребители пятого поколения, включая F-35 Lightning II.

О решении купить подержанные F-16 Румыния объявила в 2010 году ввиду отказа от дальнейшего использования устаревших советских МиГ-21. В качестве возможных продавцов F-16 рассматривались Португалия и Нидерланды. Как сообщалось, перед покупкой самолетов представители ВВС Румынии собирались оценить техническое состояние истребителей, предложенных каждой из сторон. В настоящее время, по данным Flightglobal MiliCAS, в парке ВВС Румынии числятся 36 МиГ-21.





В ІНТЕРЕСАХ БЕЗПЕКИ

На Новой Земле разместится группа сверхзвуковых перехватчиков

Министерство обороны России намерено до конца 2013 года разместить на аэродроме Рогачево на Новой Земле группу сверхзвуковых истребителей-перехватчиков МиГ-31для защиты границ России от воздушного нападения с севера. Авиагруппа войдет в состав создаваемой в России системы противоракетной обороны.

МиГ-31 в случае необходимости должны будут перехватывать самолеты противника и крылатые ракеты с ядерными боеголовками. Зона перехвата – от Баренцева моря до моря Лаптевых. Решение о базировании авиагруппы МиГ-31 на Новой Земле принято, поскольку именно на этом направлении у России нет плотного радиолокационного покрытия.

Ранее на аэродроме Рогачево базировался 63-й гвардейский истребительный полк, оснащенный истребителями Су-27. После вывода самолетов, инфраструктуру базы военное ведомство поддерживало в исправном состоянии. Кроме того, базу содержал и "Росатом", в ведении которого находится центральный ядерный полигон на Новой Земле.

НА ОЗБРОЄННЯ

Китай обзавелся авианосцем

23 сентября ВМС Китая получили свой первый авианосец "Ши Лан" (бывший "Варяг"). Как сообщает Global Times, церемония передачи корабля состоялась в порту города Далянь на северо-востоке страны.

В конце августа 2012 года "Ши Лан" вышел на свои десятые по счету морские испытания. Сообщалось, что до конца 2012 года авианосец будет принят на вооружение. В то же время представитель ВМС Китая полковник Ли Цзе рассказал газете Shanghai Daily о том, что на приведение корабля в полную боевую готовность потребуется еще три года.

В ходе испытаний на корабле, в частности, были замечены полноразмерные макеты истребителя J-15 и вертолета Z-8 AEW. В начале сентября в китайских СМИ также появились фотографии нового истребителя, схожего с американскими F-22 и F-35. По оценкам экспертов, самолет также мог бы использоваться на авианосце "Ши Лан".

Передача авианосца "Ши Лан" ВМС Китая прошла на фоне обострения территориального спора с Японией за острова Сенкаку (Дяоюйдао). В частности 24 сентября возле спорных островов, которые Япония относит к своей территории, появились два китайских корабля. Еще четыре сторожевика ВМС Китая были замечены в непосредственной близости от японских территориальных вод.



ТОП ВИНАХОДІВ

Армия США назвала самые значительные изобретения 2011 года

Бывшие и действующие военнослужащие Армии США выбрали самые значительные военные изобретения 2011 года. Об этом сообщает Defence Talk.

В список изобретений, в частности, вошли высокоточный 120-миллиметровый минометный снаряд, нашлемные датчики, позволяющие определить состояние здоровья военнослужащего, комплект оборудования для управления беспилотниками с многоцелевых вертолетов OH-58 Kiowa Warrior, пулемет M2A1 калибра 12,7 миллиметра, а также комплекс защиты паховой области от самодельных взрывных устройств.

БЮДЖЕТ



Филиппины потратят на оборону три миллиарда долларов

Правительство Филиппин утвердило госбюджет на 2013 год в размере 2,006 триллиона песо (48,03 миллиарда долларов), сообщает Jane's. Из указанной суммы 120 миллиардов песо (2,9 миллиарда долларов) планируется потратить на содержание и модернизацию вооруженных сил. Часть средств планируется привлечь за счет продажи лишнего имущества.

В 2013 году министерство обороны Филиппин намерено провести модернизацию двух береговых патрульных катеров типа "Хэмилтон" и трех корветов типа "Пикок". Эти корабли получат новое противолодочное оборудование и обновленные зенитные системы. Указанные катера и корветы вошли в состав ВМС Филиппин в 2011-2012 и 1997 годах соответственно.

Помимо модернизации кораблей филиппинское военное ведомство планирует приобрести 12 ударных вертолетов, шесть легких турбовинтовых штурмовиков и один береговой патрульный самолет CN235. Наконец, за счет бюджета планируется частично профинансировать долгосрочные контракты на поставку двух фрегатов типа "Маэстрале" из состава ВМС Италии и 12 учебно-боевых самолетов KAI T-50 Golden Eagle.

Администрация президента Филиппин, как ожидается, перечислит в военный бюджет страны 9,6 миллиарда песо. Кроме того, филиппинское военное ведомство планирует провести продажу избыточного имущества на общую сумму 75 миллиардов песо. В 2010 году министерство обороны Филиппин приняло программу модернизации вооруженных сил страны. Поводом для этого стало обострение взаимоотношений с Китаем, Индонезией, Тайванем, Вьетнамом, Малайзией и Брунеем из-за территориальных споров относительно принадлежности острова Спратли в Южно-Китайском море.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Генерал-полковник Виктор Стрельников:

“Больно вспоминать это, когда ломается судьба мечтающего о небе юноши”

Закінчення. Початок на 4 стор.

Прекратили выпуск курсантов на боевом самолете, но и не внедрили курс первоначальной подготовки. В итоге Харьковский институт летчиков обрел признаки учебного авиацентра (УАЦ) бывшего ДОСААФ, где первоначальная и базовая подготовка проводится на одном и том же относительно дорогом в эксплуатации самолете Л-39 (о налете ниже!). Тут летчик образован до степени бакалавра, в то время как его будущие подчиненные, которые готовятся по профилю авиаинженеров, специалистов тыла, связи, АСУ и РТО, выпускаются магистрами! А ведь летчик по своему предназначению – командир! Командир экипажа, пары, отряда и звена, эскадрильи и выше, а уровень образования на выходе ниже, чем у подчиненных. Более того. В обеспечении процесса подготовки будущего аса, наследника Ивана Никитовича Кожедуба, появился термин “минимально необходимое количество авиакеросина” на летную программу, от которого в этом, 2012, году выделено около 48%, а в следующем, 2013-м, обещано, по выступлению представителя Департамента военного образования и науки Минобороны, до 75% от того же “минимально необходимого”. Кто измерил, просчитал и определил это “минимально необходимое” при существующих, скажем, довольно мягких квалификационных требованиях к выпускнику? По каким критериям? Даже допустить, в лучшие времена в перспективе, “максимально возможное” обеспечение керосином, то и это не годится при наличии четкой программы обучения. Существуют норма налета и расчет топлива! Все!

Не представляется возможным в любом гражданском или военном вузе допустить произвольное сокращение определенных программой часов на любую дисциплину по какой-либо причине. Даже в средней школе это недопустимо. Нет таких причин! А вот летная программа, сложнейший вид человеческой деятельности, может сокращаться до уровня ниже “минимально необходимого”! В этом случае курсанту по выпуску не диплом нужно вручать, а справку “прослушал курс” или оставлять на второй год обучения до полного усвоения программы. И при этом (внимание!) в нашем летном учебном заведении отсев курсантов по летной неуспеваемости равен 0%! Можно только догадываться о причинах такого положения. Возможно, мал конкурс по сравнению с госзаказом? Но только наш собственный опыт и опыт зарубежья говорят о том, что никакие тесты физического состояния, психологического отбора не избавляли от списания по “лётной непригодности” части приступивших к учебным полетам курсантов. Отбор способных и перспективных ребят – главное правило, закладывающее будущую боевую готовность авиации, безопасность полетов и долгую жизнь в небе каждого выпускника!

– Что же делать? Какие пути вам видятся в совершенствовании системы подготовки летного состава для наших Воздушных Сил и в целом Вооруженных Сил Украины?

– Ну, во-первых, с удовлетворением наблюдаю некоторое оживление летной работы в Воздушных Силах. Возросло количество летных смен, больше времени экипажи проводят в небе, у кого-то растет, у кого-то восстанавливается уровень воздушной выучки. Пополняется исправными, боеготовыми аппаратами самолетный парк. Чувствуется внимание Министра обороны к авиации Воздушных Сил. В этой благоприятной ситуации Командованию ВС можно и нужно решать многочисленные проблемы в авиации. Их всегда было более чем достаточно, но нельзя откладывать начало! Начало подготовки летчиков в вузе!

Ни в коем случае не хочу обидеть “вузовцев”, не их вина, что уже два десятилетия в войска поставляется “незавершенка”, а иногда и брак в подготовке летных кадров. Это хронически устоявшаяся “система”, в долголетии которой повинны многие поколения руководителей, в том числе и в мой период службы в ВВС. Даже приостановка, в свое время, выпуска в Харьковском институте лётчиков курсантов по причине неудовлетворительного обеспечения процесса летного обучения, не стала толчком к пересмотру отношения к подготовке летчика. Больно вспоминать это, когда ломается судьба мечтающего о небе юноши, но и формально поставлять в строевые части несостоявшихся летчиков недопустимо.

Возможно, не так легкомысленно, а сообразуясь с нашими возможностями и традициями летного обучения, нужно было не ломать, а сохранить систему высшего авиационного училища летчиков, назвав его тем же институтом, дополнив его программу этапом первоначальной подготовки с качественным отбором талантливых ребят. А необходимость получения второго общегражданского высшего образования решать в гражданских же вузах, как это решается по второй модели в Германии. Но это уже все в прошлом... Как быть сейчас? Уверен: понять и принять, что модель подготовки летных кадров у нас в Украине не то что не современная, а ненормальная! Из нашей беседы Вам, не сомневаюсь, тоже ясно, что необходимо пересмотреть Программу обучения на летном факультете Харьковского университета Воздушных Сил с переходом с 4-летнего на 5-5,5-летний период обучения. Летчик должен завершить вуз, получив степень магистра. Необходимо ввести курс первоначальной подготовки на экономичном легкомоторном самолете с жестким отбором по качеству летной успеваемости, для чего обеспечить вуз этой техникой, а набор курсантов проводить на 25-35% больше определенного госзаказом.





Завершение летного обучения проводить на авиакомплексах, стоящих на вооружении авиации Воздушных Сил. За исключением Су-24М, МР, но это отдельная тема. Можно рассмотреть вариант изучения авиакомплекса на базе летного (инженерного) факультета на 5-м курсе, а наземную подготовку и летную практику провести в строевой части или методом сборов в период стажировки. И только после этого – диплом, звание “лейтенант”, возможно, 3-й класс и в войска!

Такая модель даст авиачастям молодого летчика с высочайшей мотивацией к профессиональному росту, уже умеющего многое делать в воздухе на боевом самолете. Этот летчик будет разительно отличаться от того, который выпустился на Л-39, который годы от случая к случаю поднимается в небо на “школьном” самолете, уже капитаном выполнившим только первый самостоятельный полет на боевом аппарате и почти не верящий, что когда-то в будущем станет первоклассным летчиком, завидуя тем, кто “пробился” в транспортную авиацию. Кстати, думаю, не следует увлекаться валом налета в строевой части на Л-39. Налет, конечно, лишним не бывает. Полезны полеты на Л-39 на пилотаж, по маршрутам, ночью, в сложных метеоусловиях. Но этот налет ровным счетом ничего не дает для качества видов боевого применения на боевом самолете! А ведь оценка боеготовности летчика, пары, звена и выше дается по результатам именно боевого применения.

И вот еще что. С развитием тренажерных технологий растет роль тренажерной подготовки в профессиональном становлении летчика и рассматривается она как неотъемлемая часть всей системы подготовки летных кадров. Конечно, современные тренажеры – вещь не дешевая, но и окупаются, экономя до 40-50% налета по задачам боевой подготовки (а на тяжелых самолетах и до 70%), они очень быстро. Поэтому необходимо обеспечение авиачастей, центров, ХУВС тренажной современной базой, стремление к этому должно быть постоянным.

– Спасибо за беседу. Будут ли у Вас пожелания военным авиаторам?

– Благодарю за возможность изложить соображения по столь важной, по моему мнению, проблеме качества в подготовке будущего нашей авиации. Еще и еще раз хочу сказать, что на вооружении авиации Воздушных Сил находится прекрасная техника, уникальные машины с большим потенциалом в модернизации. Ее нужно своевременно обслуживать, нею нужно заниматься. Летчиков необходимо учить максимально использовать все заложенные в машине возможности, учить и тому, что когда-то закладывалось в Программы мастеров боевого применения по родам авиации. В общем, работы, неотложной и необходимой всем авиаторам, от командующего до летчика и техника самолета, хватает. Повторюсь – это и подготовка летных кадров по современной, экономически обоснованной системе, это и доведение исправности авиатехники до уровня 90-95%, и ее модернизация. Это и пересмотр Курсов боевой подготовки с целью расширения возможностей совершенствования боевого мастерства летного состава. Желаю всем успехов в достижении целей и служении Авиации, в решении задач безопасности полетов. Здоровья, благополучия и удачи!

Беседу вёл В. Алексеев. “Крила України”. Фото из архива редакции.

Первый советский серийный вертолет

Закінчення. Початок в №38.

Однажды, когда Сталин отдыхал на своей даче в горах у озера Рица (Абхазия), Ми-1 приземлился на небольшую площадку рядом с его домом. После такой демонстрации вождь (до этого сомневавшийся в преимуществах вертолётов) распорядился, чтобы конструкторам дали деньги на дальнейшие разработки и производство этих машин. Способствовала этому решению и информация об эффективном использовании американских винтокрылых машин в войне в Корее. Это привело к "октябрьскому" правительственному постановлению о создании новых транспортно-десантных вертолётов. 21 февраля 1950 г. Совет Министров СССР постановил построить опытную серию из 15 вертолетов под обозначением Ми-1 на заводе №3 в Москве. Затем выпуск Ми-1 начался на других предприятиях страны.



После постройки в 1952-1953 годах небольшой партии (30 штук) на казанском заводе № 387 (ныне ОАО "Казанский вертолётный завод") в 1954 году, массовое производство Ми-1 удалось начать на заводе № 47 (ныне ОАО "Стрела") в Оренбурге. (За период с 1954 по 1958 г. там было выпущено 597 вертолётов). Через три года производить Ми-1 начал завод № 168 (ныне ОАО "Росвертол") в Ростове-на-Дону, где с 1956 по 1960 г. было изготовлено 370 новых машин.

Тем временем, советская авиапромышленность сделала ставку на изготовление более современных на тот момент вертолётов Ми-4, но поскольку Советский Союз всё же нуждался и в лёгких Ми-1, руководство страны приняло решение перенести производство этих машин в Польшу. В 1955 г. началась передача производства Ми-1 в Польскую Народную Республику, где он серийно строился под обозначением SM-1 (Smiglowec Mila-1) на заводе в Свиднике с 1957 по 1965 г. С первого аппарата "Ми" началось польское вертолетостроение. Всего в Польше были выпущены 1683 Ми-1 в разных вариантах и модификациях.

Первенец ОКБ М.Л.Миля положил начало крупносерийному производству вертолетов в СССР и их широкому практическому использованию. Благодаря высоким летным качествам вертолета на нем были установлены 27 мировых рекордов. Ми-1 широко эксплуатировался в военных и гражданских целях во всем мире. Помимо стран Варшавского Договора, он поставлялся в Австрию, Афганистан, Египет, Ирак, Индонезию, Китай, Кубу, Лесото, Монголию, Никарагуа, Северную Корею, Финляндию. Армейские вертолеты Ми-1В активно применялись в Китае для борьбы с вооружёнными отрядами чанкайшистов и в других операциях полицейского характера. Египтяне и сирийцы применяли этот вертолёт в конфликтах с Израилем, использовался он и в гражданской войне в Северном Йемене. В Ираке Ми-1 был применён для подавления курдских мятежей. На Кубе его использовали для ликвидации отрядов вооружённой оппозиции.

Последний Ми-1 был официально снят с эксплуатации в Советском Союзе в 1983 г. Но, по различным данным, еще в средине 90-х около 150 вертолетов данного типа стояли на вооружении ВВС нескольких стран мира. На сегодня есть данные о нескольких летающих экземплярах в музеях и частных коллекциях.

После принятия на вооружение Ми-1 и все его последующие модификации получил обозначение Hare по классификации НАТО

В процессе производства вертолет постоянно улучшался. Серийно выпускались следующие модификации:

Ми-1 – базовый вариант, рассчитанный на пилота и двух пассажиров.

Ми-1МНХ является усовершенствованным вариантом Ми-1. Ми-1М стал основой для появления новой гражданской модификации Ми-1МНХ. Она создавалась в пяти вариантах: пассажирский с трёхместным задним диваном, санитарный с боковыми съёмными гондолами, почтовый с подвесными контейнерами, перегоночный с дополнительным бензобаком и сельскохозяйственный, который при применении для опрыскивания и опыления оборудовался специальными боковыми баками аэропыла и штангами распылителей. Одним таким вертолётом, сделанным в варианте "люкс", пользовался президент Финляндии.

Ми-1П – вариант с поплавками.

Ми-1Т – развитие модификации Ми-1У. Её двухместная учебная модификация обозначалась как Ми-1ТУ. В 1954 году два таких вертолёта были переоснащены и отправлены на эксплуатацию в Арктику для базирования на ледоколах. Были начаты работы по созданию варианта артиллерийского корректировщика Ми-1КР (позже Ми-1ТКР), запущенного в серию в 1956 году.

Ми-1А – отличался от Ми-1Т более совершенным приборным оборудованием. Учебная модификация носила обозначение Ми-1АУ. Ми-1 АКР (корректировщик) – модификация с перископическим наблюдательным устройством и аэрофотоаппаратом.

Ми-1У – учебно-тренировочный вариант с возможностью двойного управления.

Ми-3 – глубокая модернизация Ми-1. Он был создан для медицинских нужд. От базового варианта Ми-1 отличался новым четырёхлопастным несущим винтом, более комфортабельной кабиной, также была изменена конструкция фюзеляжа, по бокам установлены подвесные гондолы для перевозки больных и раненых.

SM-1 – польская версия вертолёта Ми-1, разработанная польской компанией "PZL Swidnik". Впервые этот вертолёт поднялся в воздух в мае 1956 года, его пилотировал советский лётчик-испытатель Винницкий. В том же месяце новый вертолёт был продемонстрирован на международной Лейпцигской ярмарке. Серийным машинам было дано обозначение SM-1/300 (число 300 значило межремонтный ресурс лопастей главного винта) и соответствовали Ми-1Т. С начала 1957 года вертолёты выпускались из польских комплектующих, кроме силовой установки. Но уже к концу года мотор АИ-26В под обозначением Lit-3 стали производить на заводе в Жешуве. Серийный выпуск этого варианта продолжался до 1965 года. В общей сложности в Польше было изготовлено 1597 единиц версии SM-1 разных модификаций, в основном они эксплуатировались в Советском Союзе.

SM-2 – является улучшенным вариантом вертолёта SM-1. Он был разработан польской фирмой "PZL Swidnik". Вскоре после начала изготовления SM-1, конструкторы в Свиднике под руководством Иржи Тирхи начали создавать улучшенный вариант вертолёта SM-1. Немалый запас мощности силовой установки Lit-3 давал возможность создать машину с большей взлётной массой, а следовательно, с увеличенной коммерческой нагрузкой. Для её размещения было решено сделать новый увеличенный фюзеляж, при этом сохранив другие основные агрегаты без изменений. Новый вариант вертолёта стал пятиместным, а в медицинской модификации больного можно было перевозить в салоне, загружая носилки с помощью носового люка.

SM-2 впервые взлетел 18 сентября 1959 года, а в 1961 году он пошёл в серию. Однако новый вертолёт не получил широкого распространения. Его лётные характеристики немного уступали Ми-1М, и к тому же в СССР уже испытывался более совершенный Ми-2. Из-за этого SM-2 не получил признания, помимо ВВС Польши, некоторое число машин продали в Чехословакию. В том же 1961 году выпуск SM-2 закончился. Было произведено лишь 86 машин.

Военные варианты

Во второй половине 1950-х годов за рубежом стали появляться вооружённые боевые вертолёты. В Советском Союзе такие машины стали разрабатывать в 1958 году на базе Ми-1МУ. По бокам этого вертолёта на кронштейнах закрепили две кассеты с 12 турбореактивными снарядами ТРС-132. В следующем году появились модификации, оснащённые пулемётами Никитина или Калашникова, 100-килограммовыми бомбами, а также первый в стране вертолёт, вооружённый противотанковой установкой "Фаланга" с двумя или четырьмя управляемыми ракетами. В 1961-1962 годах противотанковая модификация Ми-1МУ, вооружённая четырьмя ПТУР 3М11 комплекса "Фаланга", успешно прошла государственные испытания и была предложена к принятию на службы. Но из-за отсутствия у командования Вооружённых Сил позиции по использованию подобных вертолётов в серию эта модификация не пошла. Появившиеся через три года варианты Ми-1МУ, вооружённые ПТУР "Фаланга" (4 ракеты 9М17) или "Малютка" (6 ракет 9М14), не были приняты на вооружение из-за завершения серийного выпуска Ми-1. Остались невыполненными и варианты вооружения вертолёта крупнокалиберными авиапулемётами в боковых подвесных контейнерах.

В середине 1950-х годов в ВМС СССР были попытки использовать Ми-1 как противолодочный вертолёт, однако мощность силовой установки АИ-26В оказалась недостаточной для перевозки поискового и бомбового оборудования. Созданный в ОКБ проект вертолёта палубного базирования на базе Ми-1, оборудованного складывающимися лопастями и хвостовой балкой, так и не был реализован. В 1957 году испытывался модернизированный вариант Ми-1Т – военный укладчик телефонных линий связи. На его борта навешивались контейнеры с бухтами телефонного провода, которые позволяли проложить в одном полете линию связи длиной 13 км.

Ми-1 снимался в фильмах "Максим Перепелица"(1955 г.) "Полосатый рейс" (1961 г.), "Карьера Димы Горина"(1961 г.).

Сегодня Ми-1 на Украине можно увидеть в экспозиции Государственного музея авиации в Киеве и Луганского авиационно-технического музея.

Підготував Віктор Гедз.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

1 – 7 жовтня

1 жовтня 1881 р. *народився авіаконструктор У.Боїнг.*

1 жовтня 1942 р. *відбувся перший в історії авіації політ літака Белл ХР-59Ф "Ейркомет".*

1 жовтня 1946 р. *у Харкові була сформована ВА радіолокації, згодом – ВІРТА ім. Л.Говорова.*

1 жовтня 1968 р. *народився заступник директора Департаменту стратегії розвитку системи управління Збройних Сил Міністерства оборони України І.А.Бойко.*

1 жовтня 1992 р. *створено першу українську авіакомпанію в формі спільного підприємства – "Міжнародні авіалінії України" (МАУ).*

2 жовтня 1934 р. *в СРСР почалися льотні випробування на флатер, С.І.Анохін.*

2 жовтня 1934 р. *здійснив перший політ навчальний літак АІР-9 ДКБ "Як" з М-11, Ю.І.Піонтковський.*

2 жовтня 1939 р. *здійснив перший політ дослідний двомісний броньований штурмовик ЦКБ-55 (БШ-2) – прототип штурмовика Іл-2, В.К.Коккінакі.*



2 жовтня 1947 р. *здійснив перший політ І-270 №1 (Ж) – експериментальний винищувач-перехоплювач з рідинно-реактивним двигуном РД-2М-ЗВ, В.М.Юганов.*

2 жовтня 1954 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова А.М.Куліков.*



2 жовтня 1965 р. *народився начальник відділу служби військ штабу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України О.М.Борщевський.*



3 жовтня 1918 р. *народився командувач 43-ї РА (1961-1962) П.Б.Данкевич.*

3 жовтня 1942 р. *вперше в історії космонавтики було здійснено запуск німецької балістичної ракети А-4 (ФАУ-2).*

3 жовтня 1943 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР М.К.Шкурко.*

3 жовтня 1964 р. *народився начальник Центрального управління забезпечення пально-мастильними матеріалами Збройних Сил України Тилу Збройних Сил України А.В.Бородулін.*

3 жовтня 1967 р. *відкрито Державний музей історії космонавтики ім. К.Е Ціолковського в Калузі.*



3 жовтня 1967 р. *вперше в історії авіації було здійснено політ літака Ту-154. Пілотував його екіпаж Ю.В.Сухова.*

3 жовтня 1986 р. *в СРСР було запущено супутник системи попередження ракетного нападу "Космос-1783".*

3 жовтня 2003 р. *із заводського аеродрому заводу "Авіант" здійснив політ Ан-124-100 №03-03 – вісімнадцятий і останній "Руслан" київського складання, екіпаж В.Горовенка.*

4 жовтня 1957 р. *– початок космічної ери. З космодрому Байконур був виведений на орбіту перший штучний супутник Землі "ПС-1" конструкції С.П.Корольова. Вага супутника склала 83,6 кг. Перший ШСЗ проіснував в космосі 92 доби, виконав 1400 обертів навколо Землі і пройшов при цьому шлях протяжністю близько 60 млн. км.*

4 жовтня 1960 р. *народився перший заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України І.В.Кабаненко.*

4 жовтня 1967 р. *відкрито Алею Героїв Космосу в Москві (метро "ВДНХ") поруч з монументом підкорювачів космосу.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

1 – 7 жовтня



4 жовтня 1997 р. *у м. Корольов відкрито монумент, присвячений 40-річчю запуску першого ШСЗ. Встановлений макет вітчизняної БРДД Р-2. Керівник проекту І.Єфремов, художник Г.Коровін.*

5 жовтня 1882 р. *народився американський піонер космонавтики Р.Годдард. У березні 1926 р. успішно запустив першу в світі ракету на рідинному пальному.*



5 жовтня 1930 р. *народився льотчик-космонавт, двічі Герой Радянського Союзу П.Р.Попович.*

5 жовтня 1963 р. *народився заступник начальника Тилу Збройних Сил України В.А.Войтенко.*

5 жовтня 1967 р. *на літаку МіГ-25 встановлено абсолютний рекорд швидкості по замкнутому маршруту та на маршруті 500 км (2981.5 км/год.), Н.Н.Комаров. Також в цей же день на цьому ж типі літака вперше в історії авіації було піднято вантаж 2 т на висоту 29 977 м, О.В.Федотов.*

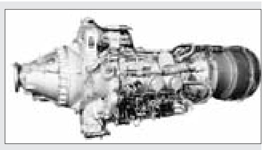


6 жовтня 1927 р. *народився один з керівників і організаторів ракетно-космічної промисловості, Герой Соціалістичної праці Б.В.Бальмонт.*

6 жовтня 1927 р. *засновано факультет наземного забезпечення бойових дій авіації ХУПС ім. І.М.Кожедуба.*

6 жовтня 1956 р. *народився член збірної України з вертолітного спорту, майстер спорту Л.Ф.Крігер.*

6 жовтня 1959 р. *народився директор Департаменту розробок і закупівлі озброєння та військової техніки Міністерства оборони України А.А.Артюшенко.*



6 жовтня 1961 р. *на заводі № 478 (сьогодні це "Мотор Січ") завершились державні випробування турбо-гвинтового двигуна АІ-24, який використовувався на літаках Ан-24, Ан-26 та Ан-30.*



6 жовтня 1963 р. *народився тимчасово виконуючий посаду начальника штабу – першого заступника командувача Повітряних Сил Збройних Сил України А.М.Артеменко.*



6 жовтня 1977 р. *здійснив перший політ реактивний винищувач четвертого покоління МіГ-29 ("9-12") з двигунами Р-33 конструкції С.П.Ізотова, О.В.Федотов.*

6 жовтня 1984 р. *здійснив перший політ стратегічний ракетоносець-бомбардувальник Ту-160 з повним комплектом обладнання серійного бомбардувальника.*



7 жовтня 1922 р. *народився перший заступник начальника КБЕМ, ген. директор дослідного заводу енергетичного машинобудування (1966-1990), лауреат держпремії С.П.Богдановський.*

7 жовтня 1929 р. *засновано ДП МО України "Севастопольське авіаційне підприємство".*

7 жовтня 1959 р. *відбулось перше успішне застосування зенітної ракетної зброї по висотному літаку: радянський ЗРК С-75 знищив американський розвідник RB-57D на висоті 20600 м в районі Пекіна (КНР).*

7 жовтня 2002 р. *в США здійснено запуск космічного корабля "Атлантіс".*

28 сентября исполнилось 110 лет со дня рождения выдающегося советского авиаконструктора, сподвижника В.Петлякова и А.Туполева, создателя сверхзвукового ракетоносца М-50 и многих других самолётов, некоторые из которых до сих пор состоят на вооружении дальней авиации России, Владимира Михайловича Мясищева. Мясищев прошёл большой творческий путь конструктора, учёного, профессора. Герой Социалистического Труда.



От крыла ТБ-3 – до носителя космолёта "Буран"

Владимир Мясищев родился в Тульской области 15 (28) сентября 1902 года. Согласно официальной биографии, родился он в семье служащих. На самом же деле отец будущего авиаконструктора был богатым купцом, а мать – дочерью аптекаря, высланного в свое время из Польши за "неблагонадежность".

В 1926 Владимир окончил Московское высшее техническое училище (МВТУ). Ещё до окончания знаменитого училища молодой человек стал работать – его конструкторская деятельность началась на научно-опытном аэродроме в 1923 году.

В студенческие годы работал в ЦИАМ, в отделе В.Климова и занимался авиационными двигателями, которые в СССР только начинали проектироваться. Несколько позже Мясищев был конструктором на научно-опытном аэродроме ВВС, а затем, как и многие авиационные конструкторы, в течение ряда лет работал в отделе опытного самолётостроения ЦАГИ.

Как уже было сказано, Владимир Михайлович приобщился к авиации ещё будучи студентом МВТУ, совмещая учёбу с работой на научно-опытном заводе в качестве чертёжника, а затем конструктора. В дипломном проекте он разрабатывал тему цельнометаллических истребителей, которым в дальнейшем в своей конструкторской деятельности практически не занимался. Придя после окончания МВТУ в ЦАГИ, а точнее в АГОС (аэрогидроопытное строительство), Мясищев стал работать в отделе, который возглавлял А.Туполев, на первых порах – в бригаде крыла под руководством В.Петлякова. Уже в самом начале молодой инженер проявил себя как талантливый конструктор, успешно сочетавший проектные и научно-исследовательские работы. В этот период проектировался самолёт ТБ-1, затем ТБ-3, и В.Мясищев принимал участие в разработке крыльев для этих машин. Впоследствии он перешёл на более ответственную работу под руководством В.Петлякова. Занимался Мясищев также конструированием фюзеляжа из тонкостенных хромоникелевых труб, что по тому времени было большой новинкой, причём задача состояла не только в освоении, но и в налаживании производства таких труб. Проектирование ТБ-3 явилось преддверием постройки самолёта "Максим Горький". Разработкой крыла для этой машины занимался Мясищев. Затем Владимир Михайлович перешёл в специализированное КБ А.Туполева, которое выделилось из ЦАГИ в самостоятельную организацию. В новом бюро ему было поручено заниматься экспериментальными самолётами.

Несколько позднее В.Мясищеву поручили налаживание на заводе серийного производства транспортного самолёта, закупленного у американской фирмы "Дуглас". Творческая переработка конструкции применительно к отечественной технологии и установка отечественных двигателей позволили создать улучшенную модификацию самолёта ДС-3 – Ли-2. В нашей стране было выпущено около 14000 машин (в различных вариантах), прослуживших в авиации почти 40 лет.

Не обошла стороной судьба многих других авиационных специалистов и Владимира Мясищева: в 1937 году он был арестован. Находясь в заключении, работал в печально знаменитом "спецтехотделе" и проектировал, как и А.Туполев, и В.Петляков, свой вариант "сотки".

Владимир Михайлович начал проектировать высотный бомбардировщик и быстро рассчитал и начертил эскизный проект самолёта, что явилось основанием для "верхних инстанций" создать конструкторское бюро под руководством В.Мясищева. В нём и была продолжена работа над самолётом. В 1938 году Владимир Михайлович представил рабочий проект дальнего высотного бомбардировщика ДВБ-102 с двумя мощными опытными двигателями М-120. Особенность самолёта заключалась в герметических кабинах для экипажа и оборудования. В начале войны на эвакуированном заводе выпускаются два первых опытных самолёта этого типа.

Самолёт имел двухкилевую схему хвостового оперения. По проекту машина должна была иметь хорошие лётно-технические характеристики.

На государственных испытаниях самолёт достиг скорости полёта 565 км/ч и высоты 11 500 м, однако дальность полёта оказалась равной 2230 км, что было значительно ниже запроектированной. Самолёт в серию не пошёл. При этом следует заметить, что высотная скоростная авиация в значительной мере в дальнейшем основывалась на идеях и принципах, заложенных в конструкции этого самолёта. В 1942 году один из самолётов совершил перелёт в Москву.

После трагической гибели в 1942 году конструктора В. Петлякова возникла необходимость в продолжении работ по дальнейшему совершенствованию самолёта Пе-2 – основного пикирующего бомбардировщика нашей авиации. В связи с этим часть сотрудников ОКБ и сам Владимир Михайлович были направлены на серийный завод, где выпускались самолёты Пе-2. За годы войны появилось не менее восьми модификаций этого бомбардировщика.

Необходимость в истребителе, обладавшем большой дальностью полёта, привела к созданию самолёта ДИС – дальнего истребителя сопровождения. Машина прошла заводские испытания. Дальность полёта без подвесных баков составляла 1700 км, а с подвесными баками – почти 4000 км. Это была, по существу, летающая крепость, так как самолёт имел две пушки калибра 20 мм в носовой части фюзеляжа, две пушки 37 мм (или 45 мм) снизу и одну пушку сверху. Скорость полёта ДИС на 50 км/ч превышала скорость немецкого истребителя Ме-109.

В ОКБ В.Мясищева во время войны продолжались работы и по созданию бомбардировщиков. В частности, летом 1944 года был построен дальний высотный бомбардировщик ДВБ-108, внешне похожий на Пе-2И, но обладавший более мощными моторами. Ведущим конструктором самолёта был Михаил Янгель, будущий создатель советской ракетно-космической техники.

В конце 1945 года руководимый В.Мясищевым коллектив ОКБ разработал проект реактивного бомбардировщика РБ-17 с четырьмя турбореактивными двигателями РД-10. Самолёт имел две герметические кабины и трёхколёсное шасси, убирающееся в фюзеляж. Проектируемая скорость составляла 800 км/ч.

В октябре 1945 года большая группа работников ОКБ и серийного завода во главе с В.Мясищевым была удостоена высоких правительственных наград. Однако через некоторое время конструкторское бюро было расформировано, что мотивировалось его малой отдачей, а сам Владимир Михайлович был назначен деканом самолётного факультета Московского авиационного института им. С.Орджоникидзе. Затем профессор В.Мясищев стал заведовать кафедрой на этом факультете.

24 марта 1951 года решением правительства было воссоздано ОКБ главного конструктора В. М. Мясищева, перед которым ставится задача – создать стратегический реактивный самолёт, высота и дальность полёта которого в 1,5-2 раза, а взлётная масса в 3-4 раза превышали бы данные самолётов, имевшихся на вооружении. Вскоре самолёт был запущен в серийное производство. Одновременно в КБ проводились крайне необходимые работы, направленные на увеличение дальности полёта этого самолёта, для чего отрабатывалась дозаправка топливом в полёте, а также возможность использования его в транспортном и пассажирском вариантах.

С появлением серийных истребителей со сверхзвуковой скоростью полёта и усилением средств ПВО конструкторское бюро В.Мясищева проработало схемы новых тяжёлых бомбардировщиков с турбореактивными двигателями, обеспечивающими сверхзвуковую и околозвуковую скорость полёта. Анализ, проведённый в КБ, показал, что для таких самолётов оптимальной является схема с треугольным крылом в плане.

В 1961 году на воздушном параде в Тушине состоялся первый показ нового самолёта – сверхзвукового ракетоносца М-50. Для постройки этого воздушного корабля потребовались не только широкие аэродинамические исследования, но и разработка конструкции планера из крупногабаритных прессованных панелей, исключающих трудоёмкий процесс клёпки. Кроме того, была освоена герметизация больших объёмов крыла и фюзеляжа, которые использовались как ёмкости для топлива.

Самолёты конструкторского бюро В.Мясищева до сих пор состоят на вооружении дальней авиации России, а те из них, которые оборудованы системой заправки в воздухе, позволяют преодолевать межконтинентальные расстояния другим самолётам.

Оригинальным применением одного из самолётов КБ В.Мясищева явилось использование в качестве самолёта-носителя советского корабля многоразового использования "Буран" для доставки его с аэродрома завода-изготовителя на космодром Байконур.

Подготовил Алексей Тригуб.

20-летию создания транспортной авиационной эскадрильи "Блакитна Стежа", всем тем, кто связал с ней свою судьбу, посвящается

"Зоркий глаз" Украины

Договор по открытому небу

Закінчення. Початок в №36.

Также согласовывается состав персонала, который будет находиться на борту самолёта наблюдения. Сюда входят экипаж, представители делегаций наблюдающей и наблюдаемой стороны (старшие лётные представители и бортовые контролёры), при необходимости выделяется и штурман-лидировщик (например, если связь на определённом этапе полёта будет вестись на национальном языке).

Третий день начинается с получения экипажем самолёта наблюдения информации о фактическом состоянии и прогнозе погоды на время выполнения наблюдательного полёта, а также ограничений в порядке использования воздушного пространства и работе аэродромов.

Самолёты наблюдения имеют приоритет в использовании воздушного пространства и могут летать над любой точкой территории наблюдаемой стороны, включая зоны, запретные для полётов. Единственным ограничением при этом может стать только обеспечение безопасности полётов.

Взлёт самолёта наблюдения выполняется в соответствии с согласованным планом миссии временем. Исключением может стать только осуществление деятельности, имеющей более высокий приоритет, например, вылет "литерного" рейса. Как правило, после взлёта осуществляется манёвр в районе аэродрома с целью выхода на начальную точку наблюдательного полёта уже на заданной высоте и с заданным курсом.

В полёте у каждого из присутствующих на борту есть круг своих обязанностей, причём, немалый и ответственный.

Экипаж самолёта наблюдения должен обеспечивать его полёт по заданному маршруту по заданному профилю в установленное планом миссии время. При этом запрещается использовать аппаратуру наблюдения в кренах и наборе-снижении ЛА, т.к. это значительно увеличивает площадь обзора.

В случае встречи с опасными явлениями погоды, технической неисправности самолёта наблюдения, необходимости оказания срочной медицинской помощи находящимся на борту экипажу разрешается, по согласованию со старшим лётным представителем принимающей стороны и органом ОВД (УВД), изменять высоту и маршрут полёта. Фотолюки в данном случае и при непреднамеренных уклонениях от маршрута закрываются.

Сам маршрут наблюдательного полёта определяется точками в воздушном пространстве, с указанием координат и высот их пролёта. Так называемая "нулевая точка" (начало миссии) и крайняя точка маршрута должны находиться на аэродроме вылета (посадки для дозаправки). Участок полёта между двумя точками называется "лэгом" (от англ. leg), а минимальная допустимая высота полёта, исходя из состава (т.н. конфигурации) аппаратуры наблюдения, – Нмин (читается "эйч мин"). На этапе планирования допускается снижение ниже этого уровня на высоты до 500 футов (около 150 м). На каждом из этапов наблюдающей стороной определяются рубежи включения и выключения аппаратуры наблюдения. О них принимающая сторона ни заранее, ни в полёте не уведомляется, т.к. теоретически возможно использование аппаратуры хоть в течение всего наблюдательного полёта, за исключением этапов разворота на следующий этап и участков набора и снижения.

И хотя Договором разрешено использовать аппаратуру наблюдения в полосе ±50 км от оси маршрута, экипажи самолётов наблюдения стараются выдержать её максимально точно. Как правило, в случае отклонения более чем на 500 м, ею уже не пользуются.

В случае, если на следующем этапе маршрута полёта планируется использование аппаратуры в самом его начале, а до этого необходимо выполнить значительный по градусной мере разворот, то самолёт наблюдения выполняет так называемые "петли". Экипаж рассчитывает их параметры: сторона разворота, время полёта по прямой, необходимый крен. После выполнения петли самолёт оказывается не в начальной точке следующего этапа, а за несколько километров до неё, т.е. у экипажа оказывается больше времени на стабилизацию траектории полёта самолёта и установление его нужных параметров (высоты, скорости, выхода на ось заданного маршрута). По "петлям" существуют даже специальные договоренности в рамках ДОН, а методика их выполнения индивидуальна для каждого экипажа. Как правило, на украинских и российских Ан-30 их выполняет штурман с помощью ручки управления штурмана (РУШ), на самолётах других стран (румынский Ан-30, венгерский Ан-26, не говоря уже о более современных ЛА) за это ответственны лётчики.





Старшие лётные представители в полёте осуществляют общее руководство своими делегациями, при появлении форс-мажорных обстоятельств координируют изменения маршрута и профиля наблюдательного полёта

На бортовых контролёров в полёте возлагается контроль над точностью наблюдательного полёта по высоте, маршруту и времени. Кроме того, ими отмечаются рубежи включения и выключения аппаратуры наблюдения.

Операторы аппаратуры наблюдения отвечают за правильную эксплуатацию вверенного им оборудования и за правильность снимаемых ими параметров. Воздушное фотографирование выполняется на плёнках определённого типа, или получаемое изображение записывается в цифровом виде. Попытки перейти только на цифровую запись информации, периодически предлагаемые ведущими странами мира, входящими в ДОН, "натыкаются" на возражения других стран. Во-первых, это гораздо дороже, чем при использовании обычных фотокамер, а во-вторых, Договор гарантирует всем его участникам равные права, в. т.ч. и в используемой аппаратуре, которая должна быть коммерчески доступной всем участникам режима.

В случае, если самолёт выделяется наблюдаемой стороной, то она имеет право разместить на его борту, кроме лётного экипажа, своих бортконтролёров и переводчиков.

При необходимости выполняется посадка самолёта на аэродроме дозаправки с дальнейшим выполнением полётов по следующим сегментам маршрута наблюдения.

Все свои замечания или возражения, возникшие в ходе выполнения наблюдательного полёта, стороны могут указать в так называемом формате 14, оформляемом по итогам его выполнения. В нём также указываются: данные о дате и времени наблюдательного полёта, его маршруте и профиле, погодных условиях, времени и месте каждого периода наблюдения применительно к каждой аппаратуре наблюдения, примерный объем данных, собранных аппаратурой наблюдения, и результат инспекции заглушек отверстий для аппаратуры наблюдения или других устройств.

В случае использования плёночной фотоаппаратуры после выполнения полёта производится её проявка и обработка соответствующими специалистами. Если это происходит на технической базе наблюдаемой стороны, то это должно быть выполнено не позднее 3 дня после наблюдательного полёта, а если на базе наблюдающей стороны – не позднее 10 дней после убытия самолёта наблюдения. После обработки плёнки её просматривают наблюдающая и наблюдаемая стороны. В случае, если фотоснимки выполнены с нарушениями (по высоте, боковому отклонению от оси маршрута больше допустимых, в кренах и наборе-снижении и т.д.), их вырезают. В последующем одной из сторон достаётся оригинал отснятой плёнки, а для других изготавливаются копии.

Четвёртый день миссии является резервным для выполнения наблюдательного полёта. А на следующий день наблюдающая сторона убывает к себе на Родину. Перед этим представители наблюдаемой стороны снова проверяют наличие заглушек на аппаратуре наблюдения на самолёте.

Таким образом, не сумев договориться об открытом небе в середине 50-х годов, к этой идее вернулись почти через 45 лет, только когда наметились коренные изменения политической ситуации в мире, в первую очередь – "потепление" отношений между СССР и США, а также ведущими странами Европы.

Подписанному в 1992 году Договору предстояло стать средством укрепления доверия и безопасности между странами НАТО и странами ОВД. А распад СССР открыл перед его бывшими республиками новые горизонты в дипломатии: теперь каждый самостоятельно (или почти самостоятельно) мог выстраивать свою внешнюю политику. Единственное, что было ясно – "новоиспечённые" страны продолжат курс на снижение военной угрозы.

С момента подписания Договора в 1992 году условия безопасности в Европе значительно изменились, в том числе и благодаря ему. Он продолжает вносить вклад в европейскую безопасность, укрепляя открытость и прозрачность среди его участников. Периодически к нему проявляют интерес и другие страны: Япония, Южная Корея, Австралия, государства Среднего Востока. А в 1998 году самолёты ОС-135В осуществили показательные полёты в страны Южной Америки с целью популяризации ДОН, где их демонстрировали главам правительств ведущих стран региона. Т.е., у Договора есть все шансы стать из американо-европейского Договора действительно глобальным.

В целом, следует отметить, что Договор по открытому небу на данный момент – одна из самых широких действующих международных программ по содействию открытости и прозрачности вооруженных сил и военных мероприятий.

Сергей Дроздов.
Специально для "Крила України".

БОКС



Володимир Кличко націлився на олімпійське золото

Чемпіон світу в суперважкій вазі Володимир Кличко має намір виступити на Олімпіаді в Ріо-де-Жанейро.

Відмітимо, що на наступних літніх Олімпійських іграх планується участь професійних боксерів. У такому разі в олімпійському турнірі планує взяти участь Володимир Кличко.

Про це боксер розповів під час зустрічі із студентами Ужгородського національного університету. За словами Кличка, це і є його остання мета перед завершенням кар'єри.

Нагадаємо, що Володимир Кличко завоював золоту медаль на Олімпіаді 1996 року.

ЗНАЙОМІ ОБЛИЧЧЯ

Блохін – новий тренер "Динамо"

Наставник збірної України прийняв свою рідну команду. Знаменитий футболіст "Динамо", тренер національної збірної України Олег Блохін призначений головним тренером "Динамо" (Київ). Контракт розрахований на чотири роки.



Сам Блохін повідомив, що керівництво Федерації футболу України з розумінням поставилося до його бажання очолити рідний клуб. За з домовленістю, до двох найближчих матчів (12 жовтня, Молдова і 16 жовтня, Чорногорія) збірну України готуватиме Олег Блохін, після чого тренер зможе зосередитися на роботі в клубі.

В середу, 26 вересня, Олега Блохіна представили гравцям першої команди "Динамо". Нагадаємо, що раніше 59-річний фахівець керував рядом грецьких клубів, в числі яких АЕК і ПАОК, після чого повернувся на Батьківщину і очолив збірну України. З 2008 року був головним тренером ФК "Москва", але, так і не добившись успіху (9 місце в чемпіонаті), залишив клуб.

Після цього Блохін працював на посаді спортивного директора в одеському "Чорноморці", який за підсумками сезону 2009/2010 вилетів з Прем'єр-ліги. Нарешті, з квітня 2011 року Олег Володимирович є головним тренером збірної України, з якою провів 8 матчів (2 перемоги, 2 нічиї і 4 поразки).



На Одещині розпочалась Всеукраїнська спартакіада допризовної молоді

На базі 9-го Спортивного клубу Управління спорту Міністерства оборони України розпочалася Всеукраїнська спартакіада серед допризовної молоді. Організаторами заходу виступили військовослужбовці Південного оперативного командування і представники управління у справах фізичної культури та спорту Одеської обласної державної адміністрації.

Спортивні змагання відбуваються за участю кращих спортсменів – переможців шкільних, міських, районних та обласних змагань.

Протягом трьох днів учасники спортивного заходу демонструватимуть свою витривалість, силу і влучність, відповідно, з бігу на 100 і 1000 метрів, подоланні смуги перешкод, підтягуванні на перекладині, метанні гранати на дальність та стрільбі з АК-74.

Заходи проводяться на базі 9-го Спортивного клубу Міністерства оборони України та 28-ї окремої механізованої бригади 6-го армійського корпусу Сухопутних військ Збройних Сил України.

ТЕНІС

Заневська виграє турнір в Сен-Мало і здобуває п'ятий титул в сезоні

Українська тенісистка Марина Заневська виграла одиночний титул на турнірі ITF з призовим фондом 25 000$ в Сен-Мало, Франція.

У фіналі одеситка обіграла першу ракетку турніру іспанку Эстрелью Кабесу-Канделу: 6-2 6-7(5) 6-0.

Українка вела 6-2, 5-4 і подавала на матч, коли зустріч перервав дощ. Після відновлення гри іспанській тенісистці вдалося вирвати другу партію на тай-брейку, проте Марина виграла вирішальний сет насухо.

Це п'ятий одиночний титул ITF Заневської в нинішньому сезоні і восьмий – в професійній кар'єрі.

Парний титул в Сен-Мало підкорився українці Олені Сотниковій і туркені Пемре Озген.

ФУТБОЛ

"Шахтар" з-під носа у "Реала" переманює хавбека "Хайдука"

18-річний півзахисник "Хайдука" і збірної Хорватії Йосип Радошевич потрапив в сферу інтересів донецького "Шахтаря". Раніше повідомлялося про інтерес до хавбека з боку мадридського "Реала4".

Проте український клуб випереджає "Королівський клуб" в спорі за футболіста завдяки втручання в ситуацію капітана "Шахтаря" Даріо Срни.

ГРАН-ПРІ ФІДЕ

Іванчук після 5 турів ділить 9 місце



Все ще невдало виступає на етапі гран-прі ФІДЕ українець Василь Іванчук.

У 5 турах він набрав лише 2 очки і ділить 9-12 місця (загалом у змаганнях у Лондоні бере участь 12 шахістів).

Лідером наразі є Борис Гельфанд (Ізраїль), котрий набрав 3,5 бали.

ВЕСЛУВАННЯ

Українець став другим на чемпіонаті світу (U-23)

З 15 по 26 вересня в Римі (Італія) відбувався чемпіонат світу з веслування на байдарках і каное (марафон) серед молоді до 23 років.

Український веслувальник Едуард Шеметило здобув срібну нагороду (марафон).

У змаганнях взяло участь 300 спортсменів з 20 країн, пише сайт Державної служби молоді та спорту України 2012.

ВАЖКА АТЛЕТИКА

На чемпіонаті світу Україна посіла 2 та 3 командні місця

17-22 вересня у словацькому місті Кошице відбувся чемпіонат світу з важкої атлетики серед юнаків та дівчат до 17 років.

У змаганнях взяло участь 410 атлетів з 38 країн. Україну на змаганнях представляло 15 спортсменів, пише сайт Державної служби молоді та спорту України.

Українські важкоатлети здобули друге загальнокомандне місце у чоловічому заліку та третє – у жіночому.

На світовий п'єдестал піднімалися: Ірина Деха (+69 кг) – срібло у ривку, Анастасія Романова – бронза у поштовху та за сумою (+69 кг), Ігор Конотоп (85 кг) – золото у поштовху та сумі за дві дисципліни, бронза у ривку, Володимир Гоза (85 кг) – перший у ривку, третій у сумі.

ПЕРЕГОНИ

Феттель виграє в Сінгапурі та починає погоню за Алонсо



Пілот Red Bull Себастьян Феттель здобув другу перемогу в сезоні 2012 року, вигравши гран-прі Сінгапуру.

Протягом першої третини дистанції в гонці лідирував Льюїс Хемілтон з McLaren, однак через проблеми з коробкою передач британець змушений був зійти. Лідерство перейшло до Феттеля, і німець довів справу до перемоги, стримавши позаду Дженсона Баттона.

Лідер чемпіонату світу пілот Ferrari Фернандо Алонсо – третій. Іспанець продовжує лідирувати в особистому заліку з перевагою в 29 очок над Феттелем, який завдяки перемозі піднявся на друге місце в загальному заліку.

Пастор Мальдонадо, який довгий час йшов третім, також вибув з боротьби через механічні проблеми.

Взагалі, під час гран-прі Сінгапуру на трасу двічі виїжджала машина безпеки. Спочатку на 33-му колі після помилки Нараїна Картікеяна, який врізався в бар'єр з покришок в 18 повороті.

Відразу після того, як сейфеті-кар покинув трасу, сталася ще одна аварія – Міхаель Шумахер врізався в Жана-Еріка вірно на гальмуванні, і суддям знову довелося випускати на трасу сейфеті-кар.

В результаті пілотам не вдалося проїхати 61 коло у відведені регламентом 2 години.

ХУДОЖНЯ ГІМНАСТИКА

Чемпіонат світу пройде в Києві з 26 серпня по 5 вересня 2013 р.

Технічний комітет з художньої гімнастики провів завершальне в поточному році засідання. Воно відбулося 15 – 20 вересня в Києві.

В ході засідання комісія прийняла рішення змінити дати XXXII чемпіонату світу, який проходитиме в Києві з 26 серпня по 5 вересня 2013 року.

Технічний комітет повідомляє, що правила на цикл 2013 – 2016 були схвалені Президентською комісією FIG і опубліковані на офіційному сайті. Оновлення, поправки і роз'яснення будуть опубліковані після Міжнародних суддівських курсів в листопаді цього року.

Аналіз роботи суддів на Олімпійських іграх підтверджує, що їх робота була виконана, в цілому, добре. А звіти про етапи Кубка світу підкреслюють високий рівень організації турнірів.

Підготовка Комітету Міжнародних суддівських курсів передбачає написання 324 питань до екзамену з технічного положення, загальних і особливих правил суддивства, загальних станів, а також з питань, що стосуються роботи з предметами і групових вправ, які скоро будуть опубліковані на сайті FIG.

Разом членами Виконавського комітету, Робертом Колароссі (США) і Брайаном Акції (GBR), члени техкому виділили один повний день, щоб відвідати пропоноване місце проведення чемпіонату світу 2013. Учасники були вражені планами місцевих організаторів стосовно забезпечення перегляду чемпіонату на великих плазмових екранах на головних вулицях Києва. Передбачається, що екрани посприяють створенню фан-зони в центрі міста.

Комітет рекомендував нагородити Почесною Грамотою суддів FIG, працюючих більше 30 років.

FIG висловлює вдячність українській федерації гімнастики, її президентові Ігорю Коробчинському, Альбіні та Ірині Дерюгіним, Лідії Виноградній за їх гостинність і відмінне проведення засідання технічного комітету.

Сторінку підготував Юрій Ігнат.

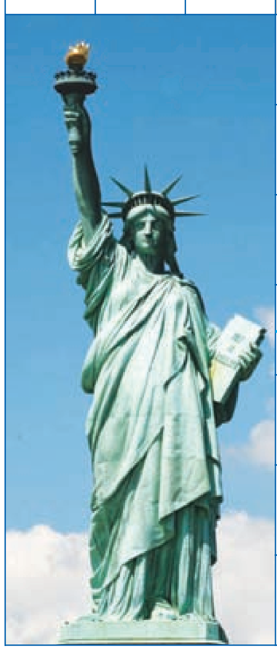
ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад – 3250 прим. Зам. № 122235.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ

Кухар на судні | Річка у В'єтнамі | Газуватий стан води | Посудина для хімічних робіт | Нота
Одиничний вектор | Негр (заст.) | Народний співець у Середн. Азії
Жіноче півпальто | Чоловіче ім'я | Англійський авіаконструктор | Піонерське привітання
Скандинавське чоловіче ім'я
Прилад для сушіння волосся | М'який широкий диван | Радянський танк | Родова громада
Місто на Київщині | Сорт скла
Психічне захворювання | Південна декоративна рослина | Римський імператор | Український письменник | Трава, що росте на місці скошеної | Український музичний гурт
Сотка землі | Чоловічий голос | Настінний світильник | Планета Сонячної системи
Стіна | Розмінна монета в Лаосі | Марка літака | Учасник Паризької комуни | Багаторічна квітуча рослина
Писане звернення | Давньоримська монета | Житло горців | Пасмо скель на мілководді | Марка літака | Мамонтове дерево
Цитрусова рослина | Відомий музей у Парижі
Командний пункт | Управитель-суддя в Київській Русі | Вибита яма, отвір
Спосіб бігу коня | Радянський важкий танк
Марка літака | Група довгохвостих папуг | Маля вівці | Річка в Росії
Народ у Середній Азії









НАУКОВЦІ СТВЕРДЖУЮТЬ

Учені доводять справжність більш ранньої версії "Мони Лізи"

У Швейцарії зберігається портрет Мони Лізи, який також міг написати Леонардо да Вінчі за 10 років до створення всесвітньо відомого шедевру, що висить у Луврі.

Учені доводять справжність більш ранньої версії "Мони Лізи".

"Мону Лізу з Айлуорта" знайшов перед Першою світовою війною в маєтку одного з дворян у графстві Сомерсет британський колекціонер Х'юго Блейкер.

Відтоді навколо картини й точаться суперечки мистецтвознавців, пише "Комсомольская правда в Украине" з посиланням на The Daily Mail.

"Мона Ліза з Айлуорта" може виявитися більш ранньою версією відомої картини Леонардо да Вінчі.

Експерти розділилися на два табори: одні стверджують, що більш рання "Мона Ліза" теж належить пензлеві Леонардо. Інші впевнені, що картина є лише копією наслідувача або, можливо, одного з учнів великого художника.

Нині портрет зберігається в сейфі одного зі швейцарських банків та належить некомерційному Фондові Мони Лізи. Його спеціалісти разом із професором Алессандро Веццозі, який керує музеєм на Батьківщині да Вінчі при Університеті Каліфорнії, на цьому тижні мають намір представити буцімто переконливі історичні та інші докази справжності ранньої картини.

Скептики ж звертають увагу на відмінності у кольорах, вбранні жінки та манері виконання картини. Крім цього, портрет написано не на дереві, як більшість робіт да Вінчі, а на полотні.

АВТОДРОМ

BMW представила концепт Active Tourer

Днями компанія BMW представила концепт Active Tourer, який офіційно планують показати на автошоу у Парижі. Про те, чи позиціонуватиметься новинка як хетчбек чи мікровен, у компанії не повідомляють. Втім очевидним є те, що у авто – чудовий дизайн та, на додаток, економічна гібридна установка із пристойним запасом потужності.



Нова платформа BMW UKL1, на якій, власне, і створено новий концепт, буде доступна у двох варіантах довжини. Представлена модель складає у довжину 4350 мм, ширину – 1834, висоту – 1560 мм та колісною базою у 2670 мм. За філософією БМВ, ця модель створена для тих, хто вибирає преміум-сегмент, цінує високий комфорт й високу посадку. Також ця модель буде цікавою родинам, що надають значення функціональності й універсальності, не забуваючи при цьому про стиль і спортивний характер машини.

Дизайн концепта Active Tourer стоїть в одній лінії із останніми моделями бренда – 1-series, 3-series і 5-series, і, скоріше за все, мало чим відрізнятиметься від серійної версії, окрім інтер'єру, який таки доведеться позбавити надто футуристичних елементів.

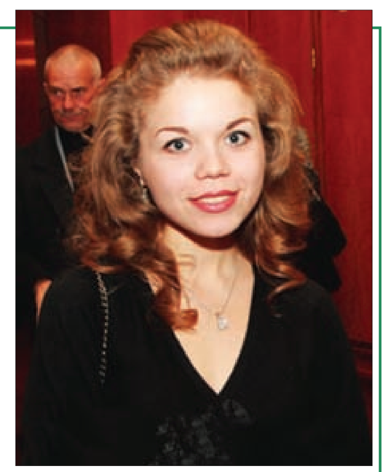
Цікавими особливостями Active Tourer є більший панорамний дах, універсальне багажне відділення (завдяки різним комбінаціям задніх спинок, які можуть складатися в пропорції 40/20/40), і складні столики в спинках передніх сидінь.

Цей концепт є гібридом, який поєднує роботу нового півторалітрового трициліндрового бензинового турбірованого двигуна, що обертає передню вісь, і синхронного електромотора, відповідального за задню пару коліс, який, якщо необхідно, може рухати автомобіль самостійно. BMW повідомляє, що сумарна потужність установки складає 190 к.с., і цього достатньо, аби розігнати машину до 100 км/год швидше за 8 секунд та досягти максимальної швидкості 200 км/год. Середня витрата пального складатиме 2,5 л/100 км. Така витрата пального можлива за умови використання батареї, на повному заряді якої можна проїхати понад 30 км.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

Українці найкращі

Молода оперна співачка з України Олена Токар здобула перемогу на 61-му Міжнародному музичному конкурсі ARD Musikwettbewerb в Мюнхені.



Юна сопраністка справила враження на голову журі Бріґітте Фассбендер.

"Вона має чудову техніку і в ході конкурсу вдосконалювала свої вміння. Врешті-решт, вона вклала душу та виконала твір дуже чуйно. Виконання справило враження і цілком нас переконало", – розповіла Фассбендер, яку цитує Deutsche Welle.

Олена Токар народилась у 1987 році, вчилась у коледжі культури і мистецтв у Луганську, а також у Національній музичній академії у Києві і в Академії музики і театру (Лейпциг). З 2005 по 2006 рік вона була солісткою Луганської філармонії, а вже у 2009-2010 роках виступала на сцені Лейпцигської опери.

Цього року у співочому змаганні ARD Musikwettbewerb в Мюнхені брала участь одна-єдина представниця України. Водночас, Південну Корею представляли аж тридцять конкурсантів, Російську Федерацію – шість.

У категорії "спів" серед чоловіків перше місце залишилося вільним. Натомість двоє співаків – з Південної Кореї та США – поділили між собою друге місце. У жіночому змаганні також присуджено дві другі премії. Обидві вони дісталися молодим оперним співачкам з Південної Кореї.

ARD-Musikwettbewerb, що вважається одним з найбільших міжнародних конкурсів для молодих музикантів і в якому свого часу перемагали такі відомі майстри, як оперна співачка Джессі Норман або альтист і диригент Юрій Башмет, започаткували 1952 року.

Призовий фонд цьогорічного музичного конкурсу ARD становив 200 тисяч євро.

До конкурсної програми були допущені 230 музикантів з 36 країн світу, що боролися у категоріях "спів", "кларнет" та "струнний квартет".

Підготувала Наталія Ярмілко. "Крила України".